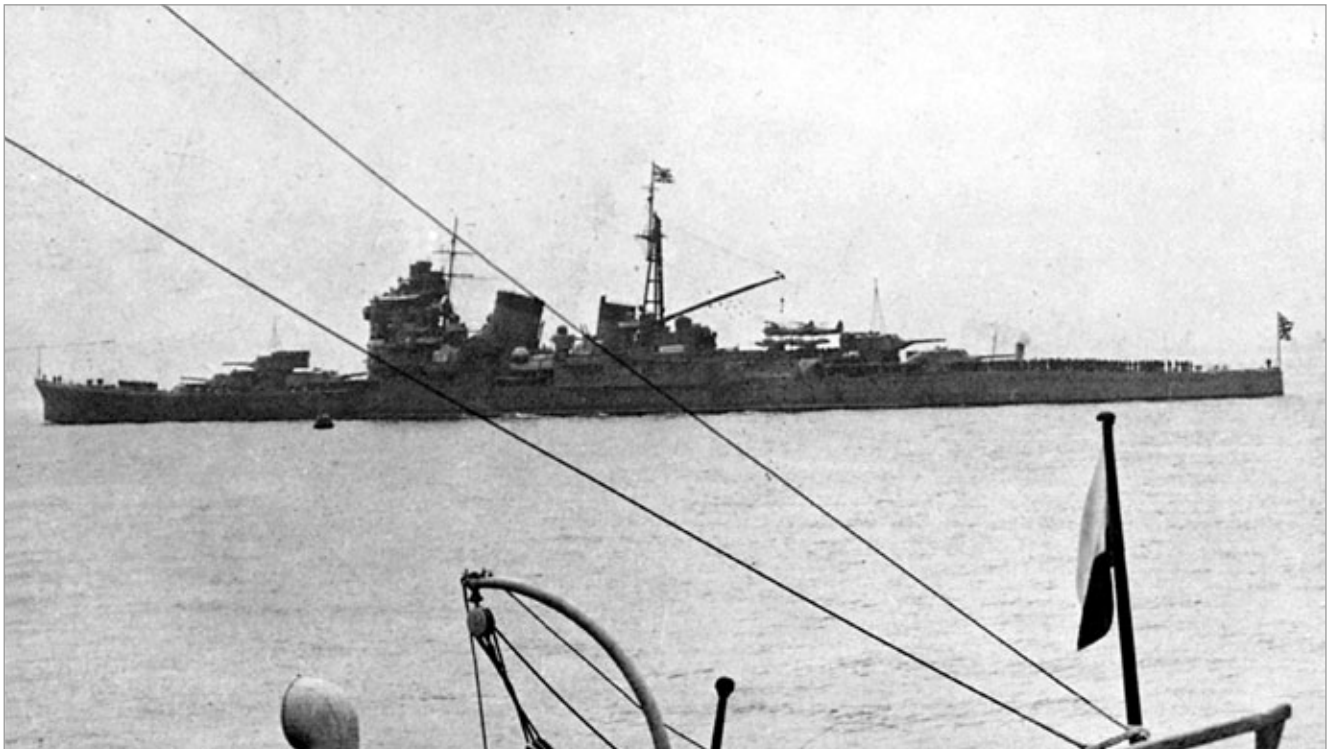


Grzegorz Bukała

Krażowniki typu „Myôkô”



Tarnowskie Góry 2007

OKRĘTY WOJENNE numer specjalny 20



Okładka: *Nachi* w okresie walk na Morzu Jawajskim, 1942 r. *Mal. Krzysztof Brandt*

Strona tytułowa: *Ashigara* w połowie lat trzydziestych. *Fot. „Maru Special”*

Krążowniki typu „Myôkô”

Grzegorz Bukała

Redaktor serii: Jarosław Malinowski

Rysunki: Waldemar Kaczmarczyk

Plansze kolorowe: Grzegorz Tomczak

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry

Źródła fotografii/Photo credit:

Zbiory Lars Ahlberg

Zbiory Arthur D. Baker III

Zbiory Siegfried Breyer

Zbiory Shizuo Fukui

Zbiory Jarosław Malinowski

National Archives

Wright & Logan

„Maru Special”

„Ships of the World”

„Warship International”

ISBN EAN 978-83-915653-7-7

ISBN 83-915653-7-8

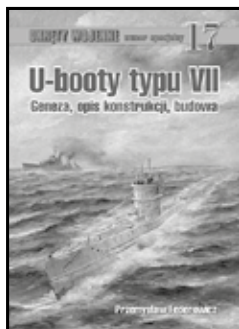
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2007

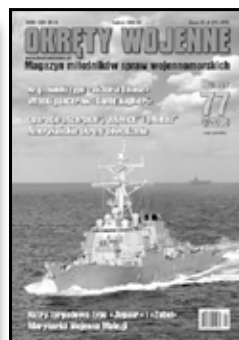
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

MONOGRAFIE NA TOPIE!



POLECAMY!



Wydawca

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
www.okretywojenne.pl
tel. (032) 384-48-61
e-mail: okrety@ka.home.pl

Wszelkich informacji dotyczących cen oraz warunków nabycia innych naszych tytułów udzielamy listownie, telefonicznie i e-mailem pod adresem redakcji.

Uwaga!

Niniejsza monografia zawiera trzy rozkładówki z 5 planami okrętów w skali 1:400. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.

Geneza budowy okrętów



Ashigara na redzie Spithead między 11 a 19 maja 1937 roku. To właśnie dzięki temu europejskiemu tournée okręt stał się najbardziej znanym japońskim krążownikiem. Fot. Wright and Logan

Pierwsze założenia Polityki Obrony Cesarstwa zostały ogłoszone w dniu 4 kwietnia 1907 r. i stanowiły główne wytyczne dla japońskiego planowania strategicznego w okresie następnych piętnastu lat. W tajnym załączniku jako głównych przeciwników wymieniono na pierwszym miejscu Carską Rosję, a następnie USA i Francję. Jednak same założenia były oparte na doświadczeniach niedawno zakończonej wojny rosyjsko-japońskiej oraz też głoszonych przez kmr. por. Satō Tetsutarō wykładawcy w Wyższej Szkole Morskiej. W ramach tych założeń Cesarska Flota powinna być skoncentrowana wokół „ośmiu pancerników i ośmiu krążowników pancernych zbudowanych w oparciu o jak najnowocześniejsze plany i nie starszych niż osiem lat”. Jednak ambitny program od samego początku natrafiał na przeszkody natury finansowej i niezrozumienia wśród cywilnych polityków.

Nieco wcześniej Admiralicja przygotowała kolejny program rozbudowy własnej floty, w którym proponowano budowę trzech pancerników o wyporności 20 000 ton, czterech krążowników pancernych o wyporności 18 500 ton, trzech krążowników o wyporności 4500 ton, sześciu o wyporności 900 ton i dwudziestu czterech o wyporności 400 ton niszczycie-

li oraz sześciu okrętów podwodnych. Po szeregu spotkań z Ministrem Finansów program został znacznie zmniejszony (dwa pancerniki, trzy krążowniki pancerne, trzy krążowniki, sześć dużych i osiem małych niszczycieli oraz sześć okrętów podwodnych). Ponownie zrewidowany i okrojony do dwóch pancerników, krążownika pancernego, trzech małych krążowników, jednego dużego niszczyciela i dwóch okrętów podwodnych został on zatwierdzony do realizacji w czasie 23 sesji Parlamentu (28 grudnia 1906-28 marca 1907 r.). Pomimo zatwierdzenia realizacja całego programu była znacznie opóźniona z powodu kłopotów finansowych. Najbardziej godnym podkreślenia jest fakt, że jedyny zatwierdzony krążownik pancerny został zlecony angielskiej stoczni Vickersa i defakto stał się po ukończeniu budowy krążownikiem liniowym. Tak oto zakończył się pewien etap rozwoju w Cesarskiej Marynarce Wojennej, która po przejęciu okrętu nazwanego *Kongō* i ocenie jego możliwości taktyczno-technicznych całkowicie porzuciła dalszy rozwój krążowników pancernych. Od tego momentu szybkie skrzydło floty miały stanowić krążowniki liniowe dysponujące znacznie większą prędkością i silniejszą artylerią od dotychczas budowanych jednostek.

W ramach kolejnych Programów z lat 1910-14 dla ukrycia przed cywilnymi politykami zamówiono kolejne trzy jednostki typu *Kongō* (oficjalnie klasyfikowane jako krążowniki pancerne). Pomimo tego coraz bardziej dawała o sobie znać potrzeba posiadania dużych krążowników charakteryzujących się silnym uzbrojeniem i odpowiednim zasięgiem do działań zwiadowczych na rozległych wodach Pacyfiku. Duże znaczenie wczesnego rozpoznania szybko zostało docenione w kręgach japońskich admirałów i w „Nowym Programie Uzupełnień dla Marynarki Wojennej” ogłoszonym 15 maja 1910 r. przez Ministra Marynarki wiceadm. Saitō Minoru zarezerwowano miejsce dla nowego typu krążownika. Cały plan zakładał wybudowanie siedmiu pancerników, trzech krążowników pancernych, czterech krążowników II klasy, krążownika „do zadań specjalnych” (Tokumu janyōkan), dwudziestu sześciu niszczycieli i dziesięciu okrętów podwodnych do 1 kwietnia 1919 r. Na posiedzeniu rządu w dniu 12 lipca 1910 r. program ten został w całości odrzucony jako zbyt ambitny. W nieznacznie zmienionej formie został on ponownie przedstawiony do zatwierdzenia we wrześniu 1911 r. i obejmował on: siedem pancerników, dwa krążowniki I klasy, dwa krążowniki do zadań



Protoplastami krążowników ciężkich były krążowniki pancerne. Na fotografii weterani wojny japońsko-rosyjskiej *Iwate* i *Yakumo* w roli jednostek szkolnych w latach dwudziestych.
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

specjalnych, z których jeden był przewidziany do zastąpienia okrętu pomocniczego *Anegawa* (eks-rosyjski *Angara*, zasięg 10 000 Mm/11 węzłach, prędkość maksymalna 20 węzłów), dwudziestu sześciu niszczycieli i dziesięciu okrętów podwodnych z realizacją do 1 kwietnia 1920 r. Żadna z tych jednostek nie doczekała się realizacji, a cały program został odrzucony na kolejnych sesjach parlamentu w latach 1912-1914.

16 kwietnia 1914 r. nastąpiła zmiana na stanowisku Ministra Marynarki i miejsce swojego poprzednika zajął wiceadm. Yashirō Mutsurō. Niedługo po objęciu swojego stanowiska przedstawił on nowe propozycje do „Planu 8-8” (czyli ośmiu pancerników i ośmiu krążowników pancernych, a defakto liniowych). 22 czerwca zostały one zatwierdzone przez Sekcję Spraw Obrony w Radzie Ministrów. Kolejnym krokiem było przedstawienie przez Radę Ministrów zredukowanej wersji tego programu dla parlamentu jako pierwszy krok do pełnej jego realizacji. W nowym „Programie 8-4” znalazło się miejsce dla trzech krążowników zwiadowczych uzbrojonych każdy w cztery działa kal. 200 mm. Jednak wybuch I wojny światowej zniweczył wszystkie plany, które ostatecznie zostały 25 grudnia 1914 r. opóźnione na kolejnej sesji parlamentu. Nowy Minister Marynarki piastujący to

stanowisko od 10 sierpnia 1915 r. wiceadm. Katō Tomosaburō zaprezentował ponownie przedwojenny plan Rady Ministrów, który tylko częściowo został zatwierdzony przez Sekcję Spraw Obrony w dniu 10 września 1915 r. Trzy dni później sporządzono i przesłano do ratyfikacji przez parlament bardzo okrojoną wersję tego programu. W czasie 37 posiedzenia parlamentu (1 grudnia 1915 - 9 lutego 1916 r.) został on przegłosowany i zatwierdzony 24 lutego 1916 r. Zakładał on budowę pancernika *Nagato*, lekkich krążowników (krążowniki II klasy) *Tenryū* i *Tatsuta*, niszczyciela *Tanikaze*, okrętów podwodnych 14, 19 i 20, oraz zbiornikowca *Sunosaki*. Jak widać ponownie nie uwzględniono budowy krążowników zwiadowczych. W tej sytuacji wiceadm. Tomosaburō postanowił umieścić ich budowę w programie wnosząc poprawkę do zatwierdzonego i przegłosowanego dokumentu.

Program budownictwa okrętowego zatwierdzony w 1916 r. przewidywał budowę dwóch małych krążowników, przed którymi postawiono zadania przewodników floty dla nowych niszczycieli znajdujących się jeszcze na deskach kreślarskich. Jednostki zostały zaprojektowane przez 4 Sekcję Budownictwa Okrętowego Departamentu Technicznego Marynarki w 1915 r. i otrzymały 13 maja 1916 r.

czyli jeszcze przed położeniem stępek nazwy *Tenryū* i *Tatsuta* (rozpoczęcie ich budowy nastąpiło odpowiednio 15 maja i 24 lipca 1917 r.). W tym czasie odłożono na później projekt dużych krążowników zwiadowczych.

Nie oznacza to że nie prowadzono żadnych prac nad ich wersjami rozwojowymi. Arsenal Marynarki w Kure otrzymał zadanie zmodernizowania dział kal. 200 mm L/45 Vickersa model z 1908 r., a 22 września 1916 r. Morska Rada Techniczna przedłożyła wstępny projekt nowych jednostek Admiralicji:

- Wyporność: 7200 t (normalna)
- Prędkość: 36 węzłów
- Uzbrojenie: 12 x 140 L/50 3 Nendo

Shiki (4 x II) umieszczone na dziobie i rufie, kilka (nie mniej niż cztery) na pojedynczych stanowiskach na śródokręciu. W planie uwzględniono również możliwość zainstalowania dział kal. 200 mm po zakończeniu ich prac modernizacyjnych. 8 wyrzutni torped 610 mm (4 x II) w stałych wyrzutniach zamontowanych w kadłubie.

- Pancierz: 76 mm pas pancerza burtoowego i pokładowego z stali o podwyższonej wytrzymałości na rozciąganie.

- Zasięg operacyjny: 6-8000 Mm/14 węzłach

Godnym zauważenia jest, że po raz pierwszy zaproponowano instalację wy-

rzutni torped kal. 610 mm, które stanowiły najnowsze osiągnięcie japońskiego przemysłu zbrojeniowego. Czwierć wieku później z ich znacznie udoskonaloną wersją spotka się U.S. Navy ponosząc szereg dotkliwych strat.

Podczas 38 posiedzenia parlamentu w dniu 25 stycznia 1917 r. odrzucono poprawkę zaproponowaną przez Ministra Marynarki. Jednak po gruntownym przeanalizowaniu programu rozbudowy U.S. Navy z 29 sierpnia 1916 r. na specjalnym posiedzeniu parlamentu 14 lipca 1917 r. japońskie koła polityczne przyznały niezbędne fundusze na realizację kolejnego kroku „Programu 8-4”. W oparciu o przyznane środki finansowe zaplanowano w ciągu najbliższych siedmiu lat wybudowanie: trzech pancerników *Mutsu*, *Kaga*, *Tosa*, dwóch krążowników liniowych *Akagi* i *Amagi*, trzech krążowników zwiadowczych, sześciu krążowników ulepszanego typu *Tenryū*, dwudziestu siedmiu niszczycieli, osiemnastu okrętów podwodnych i trzech jednostek pomocniczych. Koszt budowy pojedynczego krążownika zwiadowczego wstępnie określono na 6 915 078 yen.

W połowie 1917 r. dotarły do Japonii pierwsze wiadomości o danych taktyczno-technicznych amerykańskich krążowników zamówionych w ramach „Navy Appropriation Act” z 29 sierpnia 1916 r. Porównując dane amerykańskich okrętów z własnymi projektami Admiralicja zadecydowała się na zmianę wcześniejszych założeń konstrukcyjnych. Pod koniec tego roku dokonano kilku zmian w samym „Programie 8-4”. Na miejsce pierwotnie zatwierdzonych do realizacji trzech krążowników zwiadowczych i sześciu krążowników ulepszanego typu *Tenryū* zaproponowano budowę ośmiu krążowników II klasy po 5500 t.

Dokumentację techniczną jednostek o wyporności 5500 t przygotowano tego samego roku w 4 Sekcji Budownictwa Okrętowego Departamentu Technicznego Marynarki Wojennej jako plany rozwojowe jednostek typu *Tenryū*. W początkowym zamyśle miały zastąpić poprzednio planowane okręty o wyporności 3500 t przeznaczone do pełnienia roli przewodników floty i niszczycieli i jednostek zwiadowczych działających w ramach zgrupowania floty. Kolejne trzy krążowniki tego typu zostały zaaprobowane do budowy w dniu 12 marca 1918 r. na 40 posiedzeniu Parlamentu (25 grudnia 1917 r. - 26 marca 1918 r.) w ramach kolejnego „Programu 8-6”

(tj. osiem pancerników i sześć krążowników liniowych).

Równocześnie w Morskim Departamencie Technicznym trwały prace nad dalszym ulepszeniem planów dużych krążowników zwiadowczych. Wstępne prace zakończono w połowie 1917 r. i nie mając jeszcze wszystkich rysunków technicznych założenia zostały przesłane do akceptacji przez Admiralicję, która na początku 1918 r. zaaprobowwała przedstawiony projekt.

- Wyporność: 8000 t (normalna)
- Prędkość: 35,5 węzła
- Uzbrojenie: 10-12 dział 140 mm L/50

3 Nendo Shiki (5-6 x II), ustawione w piramidę. W części dziobowej przewidywano montaż trzech wież, a na rufie dwóch-trzech wież. W momencie za kończenia modernizacji dział kal. 200 mm L/50 zakładano ich instalację w konfiguracji 4 x II ustawionych w superpozycji na dziobie i rufie. Uzbrojenie torpedowe miało się składać z ośmiu wyrzutni torped 610 mm (po cztery na burcie) zainstalowanych na stałe w kadłubie.

- Pancernizacja: Pokład pancerny i burtowy miał osłaniać urządzenia napędowe i komory amunicyjne.

- Zasięg operacyjny: Około 6000 Mm/14 węzłach.

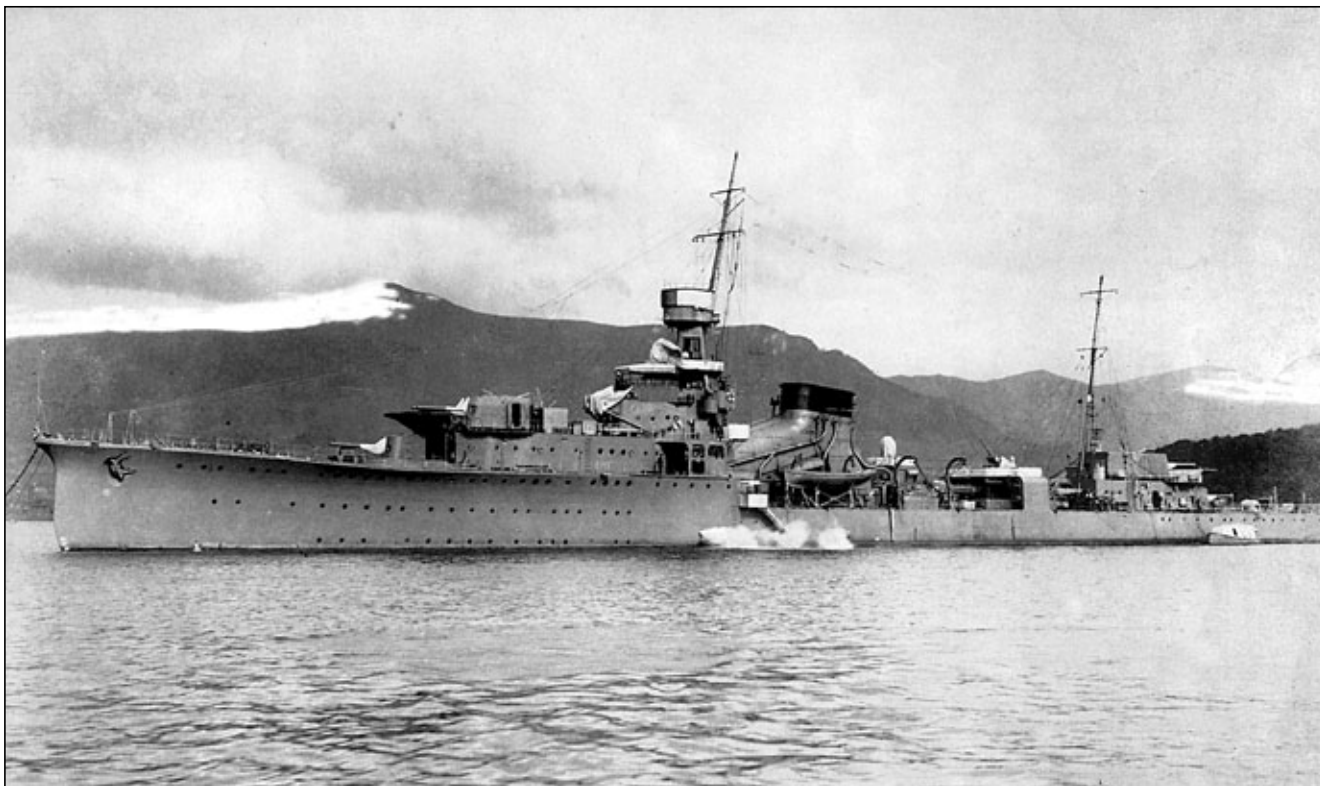
Przedstawione i zatwierdzone plany zostały włączone do pierwszego powojennego programu rozbudowy floty japońskiej znanego jako „Program 8-8” (tj. osiem pancerników i osiem krążowników liniowych). Przewidywał on wprowadzenie do służby czterech pancerników (Nr 9-12), czterech krążowników liniowych (Nr 13-16), czterech dużych krążowników, ośmiu średnich krążowników, trzydziestu dwóch niszczycieli, dwudziestu ośmiu okrętów podwodnych, pięciu kanonierek i osiemnastu jednostek pomocniczych. Równocześnie zakładano budowę po jednym krążowniku zwiadowczym i jednym o wyporności 5 500 t w czterech kolejnych latach budżetowych począwszy od 1920/21 do 1923/24. Realizację całego programu planowano zakończyć do 1 kwietnia 1928 r. Został on zatwierdzony do realizacji na posiedzeniu rządu w dniu 2 czerwca 1919 r., ale sprzeciwił się tym planom Parlament na 43 nadzwyczajnym posiedzeniu w dniach 1-29 lipca 1920 r. Ostatecznie ogłoszony 1 sierpnia 1920 r. program przewidywał min. budowę czterech krążowników zwiadowczych o wyporności po 8000 t i ośmiu dodatkowych lekkich krążowników o wyporności 5500 t. Koszt budowy pojedynczego krążownika zwi-

dowczego został wstępnie ustalony na 11 000 000 yen. Odsunęło to w czasie rozpoczęcia prac o rok i pierwsze okręty zostały autoryzowane w roku budżetowym 1921/22. Zgodnie z planami Admiralicji pierwsze okręty miały należeć do serii lekkich krążowników o wyporności 5500 t. Powodem tej decyzji było to, że Admiralicja i Departament Morski nie miały jeszcze ostatecznych planów dotyczących uzbrojenia jednostek 8000 t, które oficjalnie zaklasyfikowano jako „Duży Model Krążownika” (*Dai gata Junyōkan*) i według obowiązujących norm jako „Krążowniki I klasy”.

Tymczasem po przeciwnej stronie Pacyfiku U.S. Navy rozpoczęła budowę serii dziesięciu krążowników typu *Omaha* (CL-4). Na przełomie października i listopada 1920 r. zapadła decyzja o zwiększeniu ich głównego uzbrojenia z ośmiu dział ulokowanych w kazamatach do dwunastu dział 152 mm L/53, z których cztery miały znaleźć się w wieżach ustawionych na dziobie i rufie. Dodatkowo krążowniki były uzbrojone w cztery działa kal. 76 mm plot, sześć wyrzutni torped kal. 533 mm (2 x III), dwie katapulty i cztery wodnosamoloty. Zasięg okrętów miał wynosić 8000 Mm/15 węzłach. Pomimo wzrostu wyporności do 7500 t std i zmniejszeniu prędkości do 33,75 węzła salwa burtowa amerykańskich okrętów wzrosła do 381 kg.

Drugim ważkim argumentem przemawiającym za wzrostem uzbrojenia nowych japońskich krążowników była wizyta kurtuazyjna złożona przez nowy brytyjski krążownik *Hawkins* w 1920 r. Ukończony w lipcu 1919 r. i od października tego samego roku pełniący funkcję jednostki flagowej Royal Navy na wodach chińskich zrobił ogromne wrażenie na zwiedzających oficerach japońskich. Szczególną uwagę w swoich raportach zwracali oni na uzbrojenie składające się z siedmiu dział kal. 190 mm L/50 Mk VI (7 x I) dającą okrętowi salwę burtową o masie 544 kg. Dobrze opancerzenie i prędkość w granicach 30 węzłów czyniły jednostkę prawie idealnym krążownikiem zwiadowczym. Zasięg *Hawkinsa* wynosił 5400 Mm/14 węzłach.

Dotychczasowe plany opracowane w japońskich biurach konstrukcyjnych były zdecydowanie słabsze od ich zagranicznych odpowiedników. Salwa burtowa projektowanych „Krążowników I klasy” przy pierwotnie zakładanym uzbrojeniu w dziesięć-dwanaście dział kal. 140 mm L/50 dawała tylko w grani-



Krążownik *Yubari* posłużył do przetestowania linii kadłuba planowanych krążowników ciężkich.

Fot. „Ships of the World”

cach 380-456 kg. Po rozpatrzeniu raportów przedstawionych przez japońskich oficerów w Admiralicji podjęto decyzję o uzbrojeniu projektowanych jednostek w działa o kalibrze 180, 190 lub 200 mm. Pierwsze zmodernizowane działa tego ostatniego kalibru rozpoczęto właśnie testować w Arsenale w Kure.

W lecie 1921 r. kmdr Hiraga Yuzuru szef 4 Sekcji Budownictwa Okrętowego Departamentu Technicznego Marynarki przedstawił nowe plany krążowników zwiadowczych przewyższające amerykańskie jednostki typu *Omaha*

- Wyporność: 7500 t (normalna)
- Prędkość: 35 węzłów
- Uzbrojenie: 6 x 200 mm L/50 (6 x I), 6 wyrzutni torped 610 mm.

Ciężka artyleria miała być umieszczona w pojedynczych wieżach ustawionych w kształcie piramidy na dziobie i rufie. Przy proponowanym uzbrojeniu ciężar salwy burtowej wynosił 691 kg. Wyrzutnie torped zostały umieszczone na stałe w kadłubie w konfiguracji trzy stanowiska na danej burcie. Nowatorsko również został zaprojektowany kadłub pozwalający na zaoszczędzenia jego ciężaru i polepszenia charakterystyk taktyczno-technicznych. W części dziobowej burtowe i pokładowe płyty pancerne zostały wzniesione dla polepszenia wytrzymałości wzdłużnej kadłuba, która następnie opadała na rufie, gdzie osiągał najniższą wysokość. Po

przedstawieniu „Podstawowych Planów” (Kihon Keikaku) kmdr Hiraga odbył w sierpniu 1921 r. długą rozmowę z Ministrem Marynarki wiceadm. Katō Tomosaburō sugerując zastąpienie planów opracowanych w 1918 r. nowym projektem. Po uzyskaniu akceptacji dokonanych zmian prace projektowe zostały zakończone w połowie 1922 r.

Po długich wahaniach Admiralicja zaaprobowała przedstawione plany w październiku 1921 r. i poleciła dołączyć do „Planu 8-4” budowę małego krążownika. Jednostka została zaprojektowana w 1921 r. przez asystenta kmdr Hiragi — kmdr por. Fujimoto Kikuō i miała posłużyć dla przetestowania założeń konstrukcyjnych przewidywanych do zastosowania na dużych krążownikach zwiadowczych. Po zakończeniu prac projektowych nowy lekki krążownik otrzymał nazwę *Yubari* i został zbudowany w stoczni Sasebo Kaigun Kōshō w ciągu czternastu miesięcy.

Cofnijmy się teraz w czasie. W dniu 11 listopada 1918 r. zakończyła się I wojna światowa będąca pierwszą tak krwawą wojną XX wieku. Pomimo zwycięstwa sił Aliantów nad państwami Centralnymi (głównie: Niemcy i Austro-Węgry) oraz poszerzeniu brytyjskich i japońskich wpływów kolonialnych o terytoria na odebrane Niemcom w Afryce i wodach Pacyfiku, budżety zwycięskich państw zostały poważnie nadszarpnięte. Równocześnie po-

wolne przestawienie gospodarki z produkcji wojennej na cywilną nie sprzyjało forsowaniu wydatków na realizację kolejnych coraz bardziej ambitnych programów zbrojeniowych. Szczególnie ostro powyższe zjawisko wystąpiło w W. Brytanii, Włoszech i Japonii. Natomiast w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie gospodarka nie ucierpiała w trakcie działań wojennych, a wprost przeciwnie znacznie wzbogaciła się handlując w początkowym okresie z obiema stronami konfliktu, dążono do rozbudowy U.S. Navy na niespotykaną dotychczas skalę. Bacznie przyglądając się temu z drugiej strony oceanu Japońska Admiralicja, która w odpowiedzi opracowała własny program, znany w historii jako „Program 8-8”. Jednak już od samego początku zdawano sobie sprawę, że pełna realizacja tego ambitnego zamierzenia oznaczała gospodarczą ruinę państwa. Na początku lat dwudziestych zarówno w USA jak i w pozostałych państwach dało się odczuć wyraźne zmęczenie narastającym wyścigiem zbrojeń morskich. Realizując uchwałę Kongresu USA sekretarz stanu Charles Hughes 10 lipca wystosował do rządów: W. Brytanii, Japonii, Francji i Włoch zaproszenie na konferencję rozbrojeniową, której miejscem miał zostać Waszyngton. Po wymianie not dyplomatycznych ustalono, że obrady konferencji rozpoczną się 12 listopada tego samego roku.

Po uroczystym otwarciu obrad konferencji jako pierwsze na salę obrad trafiły pancerniki, będące miernikiem potęg morskiej danego państwa, a przez to coraz bardziej skomplikowane i droższe. Po długich obradach uzgodniono maksymalny tonaż jednostek tej klasy jaki dany kraj mógł posiadać i z nazwy wymieniono, które jednostki miały nadal pozostać w czynnej służbie. Równocześnie określono maksymalną charakterystykę pojedynczego pancernika: wyporność 35 000 t std¹ i maksymalny kaliber dział artylerii głównej na 406 mm (16 cali). Wprowadzono także zakaz budowy nowych okrętów przez najbliższe dziesięć lat. Jediną furtką była możliwość modernizacji istniejących jednostek pod warunkiem, że wyporność okrętu nie wzrośnie powyżej 3000 t std i zostanie spożytkowana na wzmocnienie obrony przeciwlotniczej oraz zabezpieczeń podwodnej części kadłuba (tabela poniżej).

Kolejnym punktem obrad były okręty podwodne, które trafiły na salę obrad 6 stycznia 1922 r. Propozycja przedstawiciela W. Brytanii — lorda Lee zaprzestania budowy jednostek tej klasy i złomowania wszystkich pozostających w służbie spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem z strony: USA, Francji, Japonii i Włoch. Francja wraz z pozostałymi państwami (z wyjątkiem USA) czującymi się skrzywdzonymi przy podziale tonażu pancerników i wyczuwające nieprzychylnie nastawienie w tej kwestii W. Brytanii ostro obstawiały przy swoim stanowisku. Ostro sprzeciw był jednym z powodów, dla którego nie określono maksymalnego tonażu dla poszczególnych państw. Pomimo podpisania wszystkich końcowych postanowień konferencji przez przedstawicieli delegacji francuskiej, rząd Francji odmówił ratyfikowania tego punktu. Pomimo nacisków dyplomatycznych z strony innych państw, głównie W. Brytanii pozostał on niewzruszony, aż do kolejnej konferencji morskiej. Jedinym sukcesem miała być humanitaryzacja wojny podwodnej, jednak jak pokazały doświadczenia późniejszych lat została to tylko marzą litera układu.

Trzecim zagadnieniem, które trafiło na salę obrad były okręty lotnicze. Nie znając jeszcze pełnych możliwości jednostek tej klasy ograniczono się w tym przypadku

Limity tonażowe dla państw — uczestników konferencji					
Państwo:	USA	W. Brytania	Japonia	Francja	Włochy
tonaż:	135 000 t	135 000 t	81 000 t	60 000 t	60 000 t

tylko do narzucenia górnych limitów wyporności i kalibru uzbrojenia dla pojedynczego okrętu. Wyporność nowo budowanych okrętów określono na 27 000 t std, uzbrojenie nie większe niż dziesięć dział kal. 203 mm (8 cali). Zezwolono również na przebudowę niektórych pancerników i krążowników liniowych znajdujących się w trakcie budowy lub będących w służbie na lotniskowce. Po przebudowie pojedyncza jednostka nie mogła przekroczyć wyporności 33 000 t std i posiadać maksymalnie uzbrojenie nie większego od ośmiu dział kalibru 203 mm. (USA: typ *Saratoga*, Japonia: *Kaga*, *Akagi*, W. Brytania: typ *Glorious*, Francja: *Béarn*). Podobnie jak w przypadku pancerników ustalono również górne limity tonażowe dla każdej z flot (tabela powyżej).

Zajmijmy się teraz szerzej kolejnym punktem obrad — krążownikami. Wykorzystywane do tej pory głównie jako osłona konwojów i linii komunikacyjnych krążowniki pancerne wykazały całkowitą nieprzydatność do tego rodzaju służby. Ich głównymi wadami były: zbyt mała prędkość i wrażliwość na atak okrętu podwodnego. W czasie pierwszej wojny światowej Admiralicja Royal Navy razem z Biurem Projektowym opracowała i skierowała do realizacji projekt krążowników, których głównym zadaniem miało być zwalczanie niemieckich rajderów operujących na własnych szlakach żeglugowych. Jednostki typu *Hawkins* zostały ukończone już po zakończeniu działań wojennych przy swoich parametrach taktyczno-technicznych (wyp. 9500 t std, artyleria główna składająca się z siedmiu dział kal. 190 mm, 29 węzłów) reprezentowały całkowicie nowe podejście do zagadnienia budowy i wykorzystania dużych krążowników. Pragnienie zatrzymania tych nowoczesnych okrętów w służbie oraz amerykańskie projekty okrętów tej kategorii o wyporności 10 000 t std uzbrojonych w działa kal. 203 mm zaważyły ostatecznie na końcowych parametrach taktyczno-technicznych nowej klasy krążowników. Po wstrzymaniu budowy pan-

cerników admirałowie widzieli w nowych jednostkach następców dużych okrętów artyleryjskich mogących swobodnie działać na liniach komunikacyjnych przeciwnika, jak również osłaniać własne konwoje i podobnie jak w latach I wojny światowej zwalczając nieprzyjacielskie krążowniki pomocnicze działające w charakterze rajderów. W razie napotkania silniejszego od siebie przeciwnika wykorzystując dużą prędkość mogły uchylić się od spotkania z nim i naprowadzić własne pancerniki. Realizując to ostatnie założenie na pierwszych budowanych jednostkach zaowocował tzw. „kult prędkości”. Dla jej osiągnięcia poświęcano wiele istotnych dla okrętu parametrów konstrukcyjnych takich jak: pancerz, czy warunki mieszkaniowe dla załóg. Szczególnie ostro pierwszy z tych punktów wystąpił na jednostkach brytyjskich i francuskich, które zostały całkowicie pozbawione pancerza burtowego.

Z uwagi na nieprzychylnie stanowisko Francji odnośnie limitów tonażowych dla pozostałych klas okrętów zostały (podobnie jak w przypadku okrętów lotniczych) określone tylko górne granice, których nie mogły przekroczyć nowo projektowane jednostki. Kaliber dział został określony na 203 mm (8 cali) i maksymalna wyporność pojedynczego okrętu 10 000 t std.

W tabeli (na następnej stronie) zostały przedstawione pierwsze jednostki zbudowane przez sygnatariuszy powyższego traktatu. (W tabeli nie zostały ujęte jednostki japońskie będące tematem opracowania.).

Ostatecznie konferencja zakończyła się podpisaniem traktatu rozbrojeniowego w dniu 6 lutego 1922 r. i stanowiło to niewątpliwie sukces dyplomacji USA. Postanowienia konferencyjne obowiązywały do 31 grudnia 1936 r. Przed upływem tego terminu miano zwołać następną konferencję, na której miano ponownie rozpatrzyć problemy zbrojeń morskich. Jednak mrzonką okazało się powstrzymanie wydatków na kolejny wyścig zbrojeń. Pie-

Limity tonażowe dla państw — uczestników konferencji					
Państwo:	USA	W. Brytania	Japonia	Włochy	Francja
tonaż:	525 000 t	525 000 t	315 000 t	175 000 t	175 000 t

1. Dla lepszego uzgodnienia stanowisk na konferencji wypracowano ujednolicony system podawania wyporności pojedynczego okrętu. Jako jednostkę wyporności przyjęto tonę angielską = 1 016 kg i obejmowała ona jednostkę całkowitą wyekwipowaną, ale bez zapasu paliwa i wody kotłowej.

niądze przeznaczane do tej pory na budowę kolejnych coraz nowocześniejszych pancerników zostały przesunięte na rozbudowę nieco zaniedbywanych lekkich sił nawodnych i jakby na zachętę dla powiększenia swych flot nie zostały określone limity tonażowe krążowników, niszczycieli i innych typów jednostek, co w konsekwencji doprowadziło do kolejnej eskalacji wyścigu zbrojeń na morzu. Był on szczególnie forsowany przez państwa, które w swym mniemaniu zostały skrzywdzone przy podziale limitów tonażowych głównych okrętów floty jakimi nadal były uważane pancerniki. Odnośnie Japonii Parlament ratyfikował umowę 17 sierpnia 1923 r.

Osiemnaście jednostek z „Programu 8-6” i „8-8” zostało ponownie zleconych do budowy w lutym i marcu 1922 r. Pieniądze na ich budowę zostały przyznane z kwot pierwotnie przewidzianych na budowę pancerników i krążowników liniowych. Kolejny program został ogłoszony już 3 lipca 1922 r i zawierał budowę pięć-

dziesięciu dziewięciu jednostek bojowych. Zaakceptowany został on przez parlament na 43 posiedzeniu w marcu 1923 r.

Budowę następnych sześciu krążowników zatwierdzono na 46 posiedzeniu parlamentu (27 grudnia 1922 r.-27 marca 1923 r.). W czasie posiedzenia parlamentu zalegalizowano również budowę dwóch pierwszych jednostek, które później otrzymały nazwy *Kako* i *Furutaka*. Z zatwierdzonej liczby sześć nowych krążowników dwie jednostki miały należeć do typu 7100 t dla stworzenia jednorodnego dywizjonu składającego się z czterech jednostek. Pieniądze w wysokości po 15 000 000 yen za okręt zatwierdzono na rok budżetowy 1923/24. Prowizorycznie jednostki zostały nazwane: Dai 3 Kō-kyū Junyōkan i Dai 4 Kō-kyū Junyōkan. Cztery następne krążowniki miały mieć wyporność standardową 10 000 t i należały już do typowych przedstawicieli „krążowników waszyngtońskich”. Wszystkie te jednostki rozpoczęto budo-

wać w ramach „1923 Nowego Uzupełniającego Programu Budowy Okrętów (w zgodności z Konferencją Waszyngtońską)” (Taishō 12 Nendo (Washington jōyaku niyori) Kantei Seizō Shinhojū Keikaku). Pieniądze przeznaczone na ich budowę pierwotnie zostały przyznane na krążowniki liniowe i pancerniki.

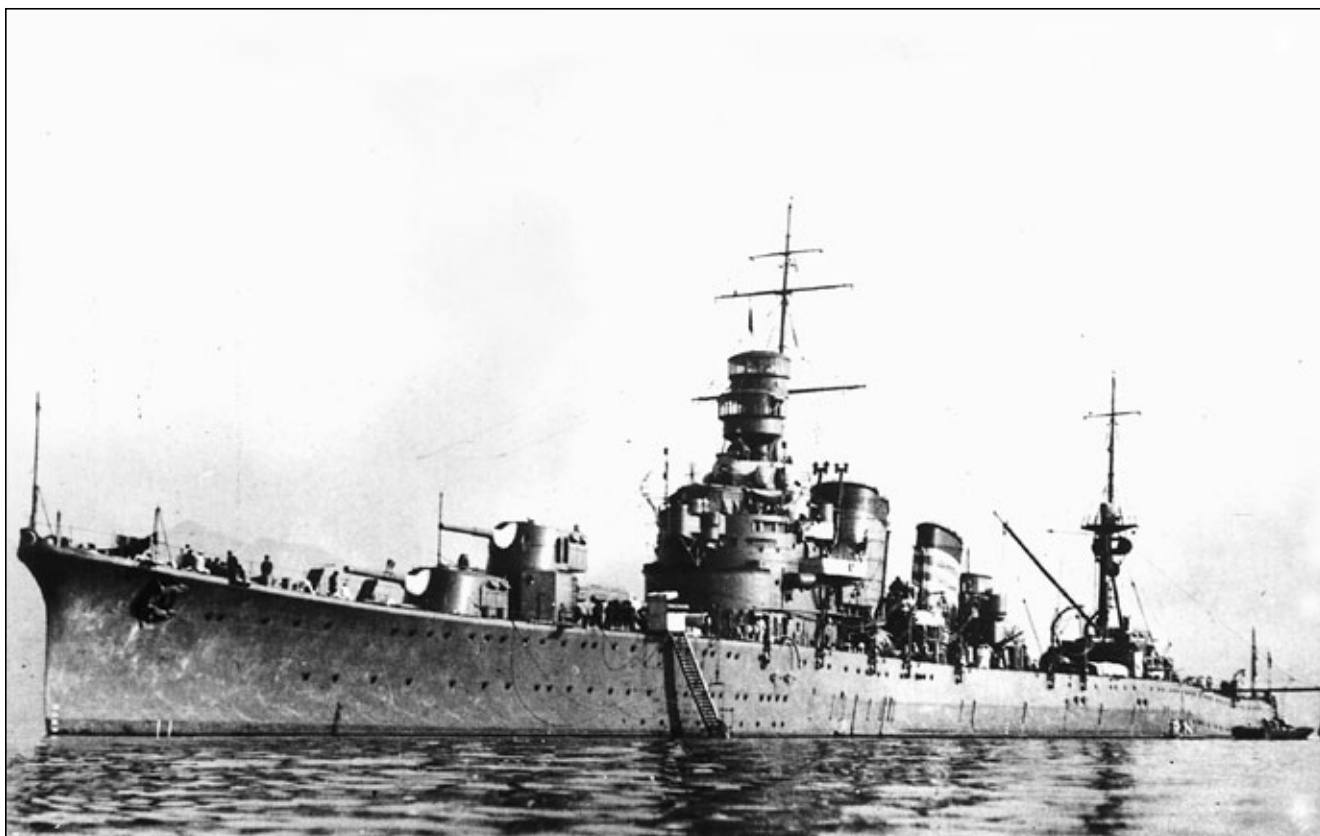
Oficjalna klasyfikacja krążowników opierała się na ogłoszonej 21 marca 1898 r. nocy nr 34 „Kryteria klasyfikacji okrętów wojennych i torpedowców” przez Morski Departament. Ponieważ okręty miały wyporność normalną 7000 t metrycznych zostały jeszcze przed nadaniem nazw zaklasyfikowane jako „Krażowniki I klasy” (Ittō Junyōkan) i nieoficjalnie nazywane jako „Ciężkie krążowniki” (Jūryō Junyōkan).

Ostatecznie zatwierdzone w sierpniu 1921 r. plany prezentuje tabelka na następnej stronie (w nawiasach odchyłki po ukończeniu jednostek).

Jak widać z zestawienia jednostki w chwili zlecenia do budowy nie dotyczyły

Państwo:	W. Brytania	USA	Francja	Włochy
Typ:	<i>Kent</i>	<i>Pensacola</i>	<i>Duquesne</i>	<i>Trento</i>
Wyporność std:	9964 t	9096 t	10 160 t	10 511 t
ppw:	13 630 t	13 290 t	12 200 t	13 548 t
Wymiary (m):	192 x 20,8 x 6,8 (std)	178,5 x 19,9 x 5,9 (std)	191 x 19 x 6,3 (std)	197 x 20,6 x 6,8 (std)
Uzbrojenie:	8 x 203 mm L/50, 4 x 102 mm L/45 plot Mk V, 4 x 40 mm plot Mk II, 8 wt 533 mm, 1 katapulta, 1 wodnosamolot	10 x 203 mm L/55, 4 x 127 mm plot L/25, 6 wt 533 mm, 2 katapulty, 4 wodnosamoloty	8 x 203 mm L/50, 8 x 75 mm plot L/60, 8 x 37 mm plot, 6 wt 550 mm, 1 katapulta, 2 wodnosamoloty	8 x 203 mm L/50, 16 x 100 mm plot L/47, 4 x 40 mm plot L/39, 8 wt 533 mm, 1 katapulta, 3 wodnosamoloty
Pancerz (mm):				
pb:	-	76 (102) ¹	-	70
pp:	76	76 (44) ¹	30	50
part:	25	38	30	70
pstd:	76	38	30	50
Napęd:	4 zespoły turbin parowych Parsonsa z przekładniami redukcyjnymi, 8 kotłów wodnorurkowych, trójwalczakowych Admiralicji	4 zespoły turbin parowych Parsonsa z przekładniami redukcyjnymi, 8 kotłów wodnorurkowych, trójwalczakowych White - Forster	4 zespoły turbin parowych Rateau-Bretagne z przekładniami redukcyjnymi, 9 kotłów wodnorurkowych, trójwalczakowych Guyot du Temple	4 zespoły turbin parowych Parsonsa z przekładniami redukcyjnymi, 12 kotłów wodnorurkowych, trójwalczakowych Yarrow
Prędkość:	31,5 w	32,5 w	33,75 w	36 w
Moc maszyn:	80 000 KM	107 000 KM	120 000 KM	150 000 KM
Zasięg:	10 400 Mm /11 w	10 100 Mm /15 w	4500 Mm /15 w	4160 Mm /16 w
Załoga:	685 ludzi	653 (700) ³ ludzi	605 ludzi	723 (781) ² ludzi
Jednostki bliźniacze:	<i>Berwick, Cornwall, Cumberland, Suffolk, Australia, Canberra</i>	<i>Salt Lake City</i>	<i>Tourville</i>	<i>Trieste</i>

1. Breyer S. Die «Washington - Kreuzer» als «Schlachtsschiff-Ersatz», „Marine Arsenal” Band 18. Podzum-Pallas 1992
2. Breyer S. Die «Washington - Kreuzer» als «Schlachtsschiff-Ersatz», „Marine Arsenal” Band 23. Podzum-Pallas 1993
3. Ewing S. American cruisers of World War II, Missoula 1984



Pierwszym japońskim krążownikiem ciężkim był *Kako*, na fotografii z lat 1927-30, charakteryzujący się pojedynczymi wieżami artylerii głównej. Jego jednostką siostrzaną był *Furutaka*.
Fot. zbiory Lars Ahlberg

nawet górnych limitów ustalonych na konferencji.

Zlecenie na budowę Dai 2 Kô-kyû Junyôkan jak do chwili nadania nazwy 11 sierpnia 1922 r. nazywano Furutakę przekazano 20 czerwca 1922 r. do stoczni Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Co. w Nagasaki. W czerwcu 1923 r. stocznia otrzymała zlecenie na zbudowanie Dai 4 Kô-kyû Junyôkan, który 18 września tego roku otrzymał nazwę *Aoba*.

Budowa krążownika Dai 1 Kô-kyû Junyôkan od 9 października 1922 r. *Kako* została 20 czerwca 1922 r. przekazana stoczni Kawasaki Dockyard Co. w Kobe, która również w czerwcu 1923 r. otrzyma-

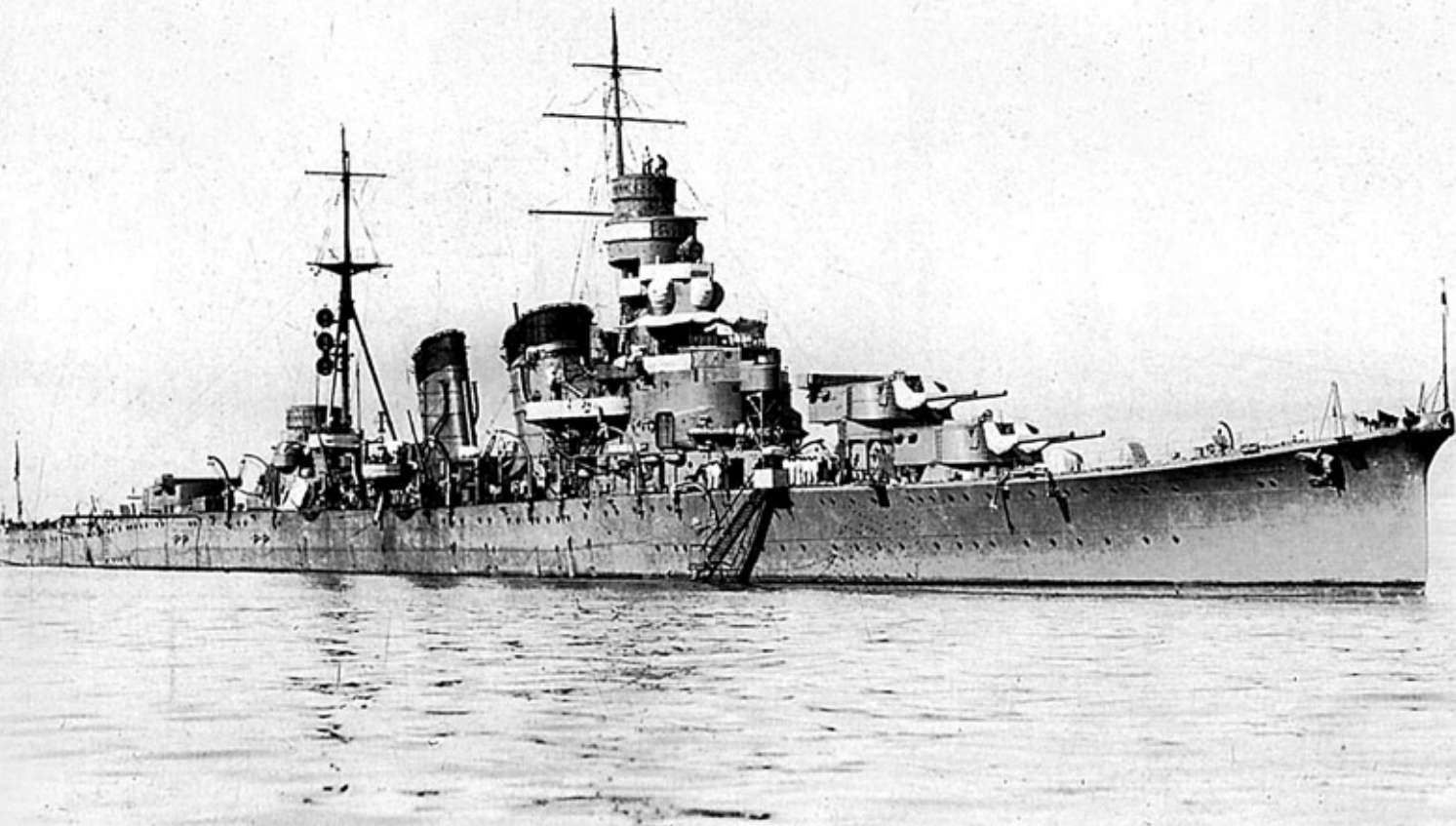
ła zamówienie na Dai 3 Kô-kyû Junyôkan. 11 sierpnia 1922 r. jednostka otrzymała nazwę *Kinugasa*.

Budowę krążowników rozpoczęto 17 listopada (*Kako*) i 5 grudnia (*Furutaka*) jeszcze przed oficjalnym autoryzowaniem przez parlament ich budowy. Budowę drugiej serii rozpoczęto 23 stycznia 1924 r. (*Kinugasa*), a ostatniej jednostki 4 lutego 1924 r. (*Aoba*).

Zgodnie z decyzją z 3 czerwca 1905 r. Ministra Marynarki Yamamoto Gonnohyoe o nazewnictwie „Krążowników I klasy” miały one nazwy gór. Zgodnie z tą decyzją 11 sierpnia 1922 r. Dai 2 Kô-kyû Junyôkan otrzymał nazwę *Furutaka*

od góry Furutakasan na wyspie Etajima leżącej w Prefekturze Hiroshima. Tego samego dnia nadana została również nazwa dla Dai 3 Kô-kyû Junyôkan-*Kinugasa*. Nazwa pochodzi od góry Kinugasasan leżącej w Prefekturze Kôto. Natomiast losy nazwy *Kako* są bardziej niezrozumiałe. Zgodnie z decyzją Ministra Marynarki Saitô Minoru z 1913 r. krążowniki o wyporności mniejszej niż 7000 t metrycznych otrzymywały nazwy rzek i strumyków. Pierwotnie ta nazwa była przewidziana dla krążownika z serii 5500 t. Jego budowa została rozpoczęta 15 lutego 1922 r., jednak na podstawie porozumień waszyngtońskich jego budo-

Projekt	<i>Furutaka</i>	<i>Kako</i>	<i>Aoba</i>
Wyporność:			
std:	7100 t std	8100 t std	7950 t std
normalna:	7500 t std	8500 t std	8500 t std
2/3 na próbach	8586 t	9544 t	9540 t
Wymiary (m):			
Długość:	185,17 m, 176,78 pp m, 181,36 (183,53) K LW		
Szerokość:	16,51 m, 15,48 (15,77) K LW		
Zanurzenie:			
dziób:	4,50 (5,67)		
rufa:	4,50 (5,35)		
ppw:	10,07		



Kolejnym stadium rozwoju japońskich krążowników ciężkich były *Aoba* (na fotografii krótko po wcieleniu do służby) i *Kinugasa*. Zastosowano na nich dwudziałowe wieże artylerii głównej.
Fot. „Ships of the World”

wa została przerwana 17 marca. Nie są bliżej znane powody przeniesienia tej nazwy na Dai 1 Kô-kyû Junyôkan i oficjalnego nadania jej 9 listopada 1922 r. jednostce o wyporności powyżej 7000 t metrycznych. Potok Kakogawa płynie w Prefekturze Hyôgo. Jako ostatni w dniu 18 września 1923 r. otrzymał nazwę Dai 4 Kô-kyû Junyôkan i brzmiała ona *Aoba* od góry Aobasan leżącej w Prefekturze Miyagi.

3 lipca 1922 r. Szef Sztabu Admiralicji wiceadm. Takaeshi Takanabe przedstawił kmrdr Yuzuru Hiradze wytyczne dla nowych krążowników o parametrach taktyczno-technicznych zgodnych z założeniami podpisanej i ratyfikowanej przez japoński Parlament 17 sierpnia 1923 r. konferencji. Po serii spotkań w łonie samej Admiralicji po święconych ustaleniu ogólnych założeń zostały wypracowane następujące założenia nowych okrętów:

- Uzbrojenie: osiem dział kal. 200 mm rozmieszczonych w dwudziałowych wieżach, z których trzy dziobowe miały być ustawione w „piramidę” i jednej na rufie.
- Ciężkie uzbrojenie przeciwlotnicze: cztery działa kal. 120 mm na pojedynczych stanowiskach
- Uzbrojenie torpedowe: osiem wyrzutni torped kal. 610 mm w podwójnych

nieobrotowych stanowiskach usytuowanych na rufie poniżej pokładu górnego.

- Pancerz: komory amunicyjne miały zostać zabezpieczone przed trafieniem pociskiem kal. 203 mm, pozostałe części okrętu przed pociskami kal. 155 mm.
- Bierna ochrona przeciwtorpedowa miała obejmować: bąbel przeciwtorpedowy w rejonie urządzeń napędowych
- Prędkość maksymalna: 35,5 węzła
- Zasięg operacyjny: 10 000 Mm/13,5 węzłach
- Możliwość przenoszenia dwóch wodnosamolotów.

Po szczegółowym zapoznaniu się z żądaniami kontradm. Hiraga wprowadził do nich w czasie długich i zażartych dyskusji z przedstawicielami Admiralicji następujące poprawki:

- Zwiększenie uzbrojenia do dziesięciu dział kal. 200 mm rozmieszczonych w podwójnych wieżach poprzez dodanie jednej wieży ustawionej w superpozycji na rufie. Powodem wprowadzenia dodatkowej wieży były raporty wywiadu japońskiego pracującego w USA donoszące o planach krążowników uzbrojonych w dziesięć dział kal. 203 mm.
- Zwiększenie skuteczności biernej osłony przeciwtorpedowej przez wprowadzenie wzdłużnej grodzi rozciągającej się

w kadłubie za białym przeciwtorpedowym

- Zmniejszenie zasięgu operacyjnego do 8000 Mm/13,5 węzłach pozwalającego na swobodne operacje w rejonie wysp macierzystych.

Rozmieszczenie wyrzutni torpedowych w rejonie maszynowni było bardzo niebezpiecznym rozwiązaniem z powodu możliwości w przypadku pożaru lub eksplozji głowic torpedowych powstania rozległych uszkodzeń. Dodatkowo znacznie większy ciężar nowych torped powodował, że po odpaleniu stykały się z powierzchnią morza pod zbyt dużym kątem, który powodował negatywne oddziaływanie na mechanizmy torpedy. Dla zaradzenia tym problemom zaproponowano przeniesienie stanowisk na poziom pokładu średniego.

W 1923 r. nieugięty Hiraga został skierowany do USA i W. Brytanii dla zapoznania się z nowinkami technicznymi stosowanymi w budownictwie okrętowym, a dokończenie rozpoczętej dokumentacji nowych okrętów przypadło jego bardziej ugodowemu zastępcy kmrdr ppor. Kikuô Fujimoto. Przygotowane przez niego wstępne plany zostały przedstawione do akceptacji 18 maja 1923 r., a w dniu 25 sierpnia 1923 r. otrzymały zgodę na re-

alizację. Podstawowe parametry taktyczno-techniczne nowych jednostek zostały określone na następująco:

- Wyporność: 10 000 t std i 11 850 t metrycznych przy 2/3 wyporności bojowej².

- Maksymalna prędkość 35,5 węzła przy mocy maszyn 130 000 KM.

- Zasięg: 8000 Mm /13,5 węzłach przy pełnym zapasie paliwa.

- Uzbrojenie: dziesięć dział kal. 200 mm (5 x II) i cztery działa przeciwlotnicze kal. 120 mm (4 x I).

- Jedna katapulta i dwa wodnosamoloty.

- Kształty kadłuba, układ napędowy oraz niektóre rozwiązania konstrukcyjne zostały adoptowane z wcześniejszych planów krążowników typu *Kako* i *Aoba*. Znacznie powiększona została dziobowa nadbudówka dla polepszenia warunków pracy i pomieszczenia dodatkowego wyposażenia.

Następca kmr Hiragi i główny projektant okrętów kmr ppor. Fujimoto już po wstępnej akceptacji przedstawionych planów przez Admiralicję uległ naciskowi ze strony zwolenników zwiększenia uzbrojenia torpedowego i artyleryjskiego. Pierw-

si z nich kierując się swoją wizją przyszłych działań wojennych wprowadzili do gotowych planów instalację ośmiu wyrzutni torped 12 Nendo Shiki w nieobrotowych podwójnych stanowiskach na wysokości maszynowni, natomiast drudzy powiększyli ciężkie uzbrojenie przeciwlotnicze do sześciu pojedynczych dział kal. 120 mm.

W marcu 1923 r. Parlament zaaprobował budowę czterech krążowników i zatwierdził odpowiednie fundusze na realizację zamierzenia. Dwie pierwsze jednostki miały zostać zbudowane z pieniędzy zatwierdzonych na Rok Budżetowy 1923/24, natomiast dwie ostatnie miały zostać sfinansowane z Roku Budżetowego 1924/25. Wstępne koszty budowy zostały oszacowane na 21 900 000 yen za okręt.

Zlecenie na budowę dwóch pierwszych jednostek oznaczonych jako *Kōkyū Junyōkan* („Duże Krążowniki”) nr 5 i 6 zostały przekazane przez Admiralicję wiosną 1923 r. do budowy stocziom państwowym: *Yokosuka Kaigun Kōshō* i *Kure Kaigun Kōshō*.

10 grudnia 1923 r. dla dwóch pierwszych krążowników zostały oficjalnie za-

twierdzone nazwy. W ten sposób nr 5 stał się *Myōkō*, a nr 6 — *Nachi*.

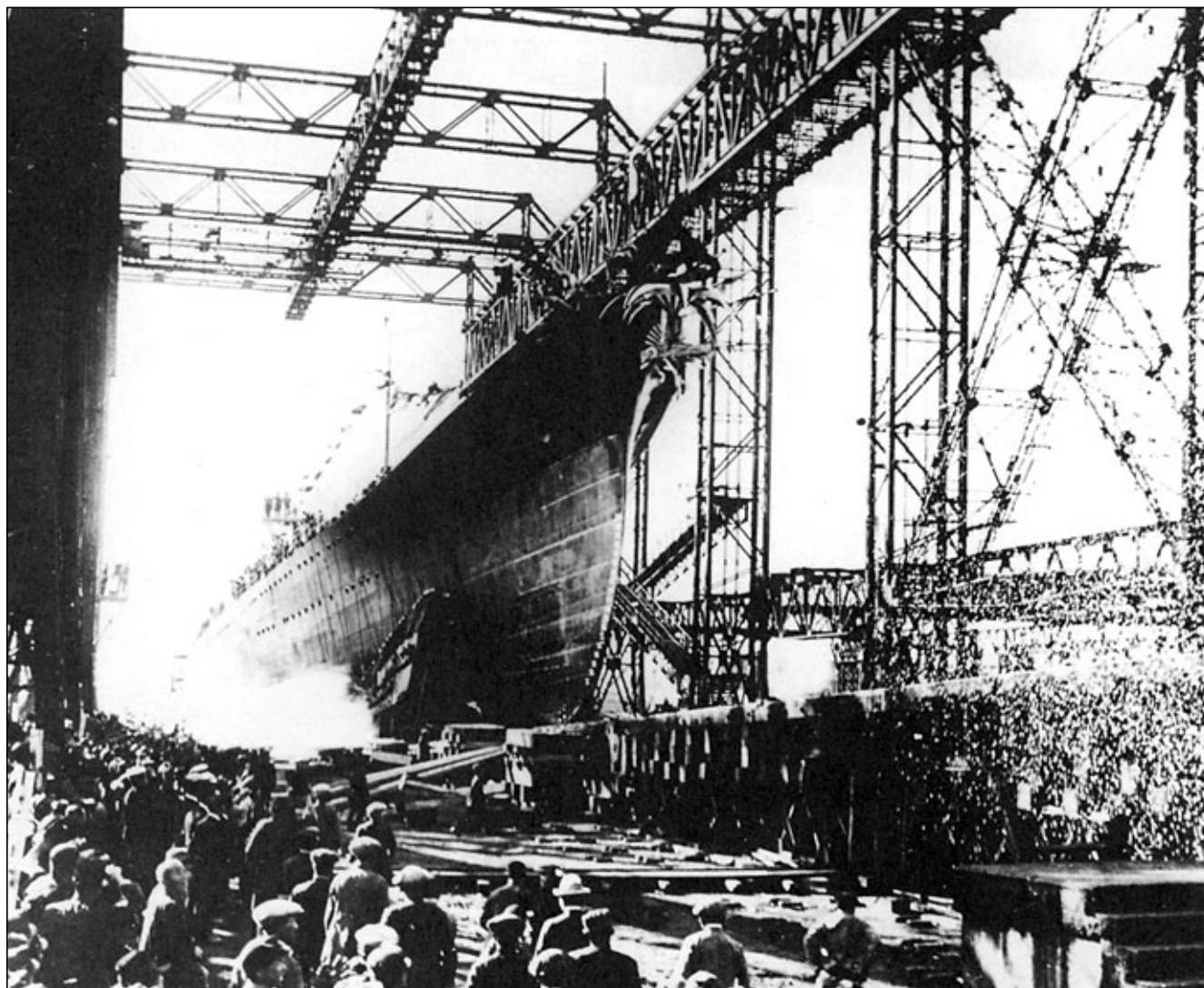
Już po złożeniu zamówienia na budowę dwóch pierwszych jednostek 1 września 1923 r. wielkie trzęsienie ziemi nawiedziło prowincję Kantō. Spowodowało to zmniejszenie środków finansowych pierwotnie przeznaczonych na budowę nowych jednostek i poważne zniszczenie infrastruktury technicznej stoczni *Yokosuka Kaigun Kōshō*. Pomimo tego położenie stępki pod pierwszą jednostkę nastąpiło 25 października 1924 r. na pochylni nr 2, natomiast budowę jednostki bliźniaczej rozpoczęto 26 listopada 1924 r. na pochylni nr 3, która została wydłużona o 50 m przed rozpoczęciem budowy krążownika.

Jesienią 1924 r. Admiralicja złożyła zamówienie na dwie kolejne jednostki tym razem w prywatnych stocznich: *Kawasaki Dockyard Company Kōbe Works*, gdzie jednostka o numerze 7 otrzymała numer stoczniowy 545 i stoczni *Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Compa-*

2. Na 2/3 wyporności bojowej składało się: 1/4 zapasu paliwa, 3/4 zapasu amunicji, 2/3 zapasu wody pitnej i zasilającej kotły.

Uroczyste wodowanie kadłuba krążownika *Myōkō* w dniu 16 kwietnia 1927 roku. Uroczystość tą zaszczycił sam cesarz Hirohito. Pochylnia została odbudowana po trzęsieniu ziemi z 1923 roku.

Fot. Naval Historical Center



ny Nagasaki Works, gdzie okręt o numerze 8 został wpisany do rejestru stocznio-
wego pod numerem 420.

16 lutego 1925 r. zostały oficjalnie za-
twierdzone nazwy dla dwóch ostatnich
jednostek tego typu. Nr 7 otrzymał nazwę
Ashigara, natomiast nr 8 — *Haguro*.

Jako pierwsza do budowy krążownika
z drugiej pary przystąpiła stocznia w Na-
gasaki, gdzie uroczyste położenie stępki
nastąpiło 16 marca 1925 r. Prawie miesiąc
później — 11 kwietnia rozpoczęto budo-
wę ostatniej jednostki tego typu.

W dniu 24 grudnia 1925 r., kiedy ka-
dlub *Nachi* pozostawał jeszcze na stoc-
niowej pochylni doszło do nieszczęśliwe-
go wypadku. Na część dziobową okrętu
równocześnie przewróciły się dwa dźwigi
stoczniove poważnie uszkadzając w tym
rejonie kadłub jednostki i zabijając trzech
robotników stoczniowych. Jak wykazało
późniejsze dochodzenie powodem wy-
padku było równoczesne przenoszenie
zbyt wielkiego obciążenia przez dźwigi.

Uroczyste wodowanie pierwszego
okrętu, któremu nadano oficjalnie na-
zwę *Myōkō* nastąpiło 16 kwietnia 1927 r.,
a na uroczystości był obecny cesarz Hiro-
hito. Jednostka bliźniacza pomimo opóź-
nienia budowy wypadkiem i późniejszym
dochodzeniem została spuszczone na

wodę z ośmiomiesięcznym opóźnieniem
15 czerwca tego samego roku w obecno-
ści księcia Nashimoto Morimasa. Kolej-
nym okrętem spuszczone na wodę był
Haguro, którego wodowanie odbyło się
24 marca 1928 r. i jako ostatni został wo-
dowany w dniu 22 kwietnia tego samego
roku *Ashigara*.

W połowie 1928 r. do Biura Konstruk-
cyjnego zostało skierowane żądanie
zwiększenia liczby wyrzutni torped
z ośmiu do dwunastu w czterech nieobro-
towych potrójnych stanowiskach 13 Shiki.
Żądanie to zostało spełnione i wyrzutnie
torpedowe zostały rozmieszczone na po-
ziomie pokładu średniego. Jednak ich
umieszczenie spowodowało radykalne
zmniejszenie przestrzeni, na której miała
zostać zakwaterowana załoga. Analizując
to zagadnienie za zgodą Admiralicji z ty-
łu dziobowej nadbudówki wokół pierw-
szego komina stworzono dodatkowe po-
mieszczenia mieszkalne dla załogi po-
przez podniesienie obu burt o jeden po-
kład. Na dachu tych pomieszczeń zostały
po obu stronach komina zainstalowane
pojedyncze stanowiska dział kal. 120 mm.
Kalkulacja wyporności przeprowadzona
przez Morski Departament Techniczny
stwierdziła zwiększenie wyporności
o około 500 t std. Wprowadzenie tych po-

prawek do planów konstrukcyjnych,
w chwili gdy okręty były już na etapie prac
wykańczających spowodowało opóźnie-
nia w ich przekazaniu do służby. Przykła-
dowo *Nachi* został ukończony bez dodatk-
owych pomieszczeń i po odbyciu prób
zdawczo-odbiorczych ponownie trafił
w ręce stoczniovców, którzy dokonali
niezbędnej przebudowy.

Podobnie jak w przypadku wcześniej-
szych jednostek nie odstąpiono i w tym
wypadku od stosowania nazewnictwa po-
chodzącego od nazw wzgórz, gór i wulka-
nów.

Myōkō — nazwa pochodzi od wulka-
nu Myōkōsan leżącego w Prefekturze
Niigata.

Nachi — nazwa pochodzi od góry Nachi-
san leżącej w Prefekturze Wakayama.

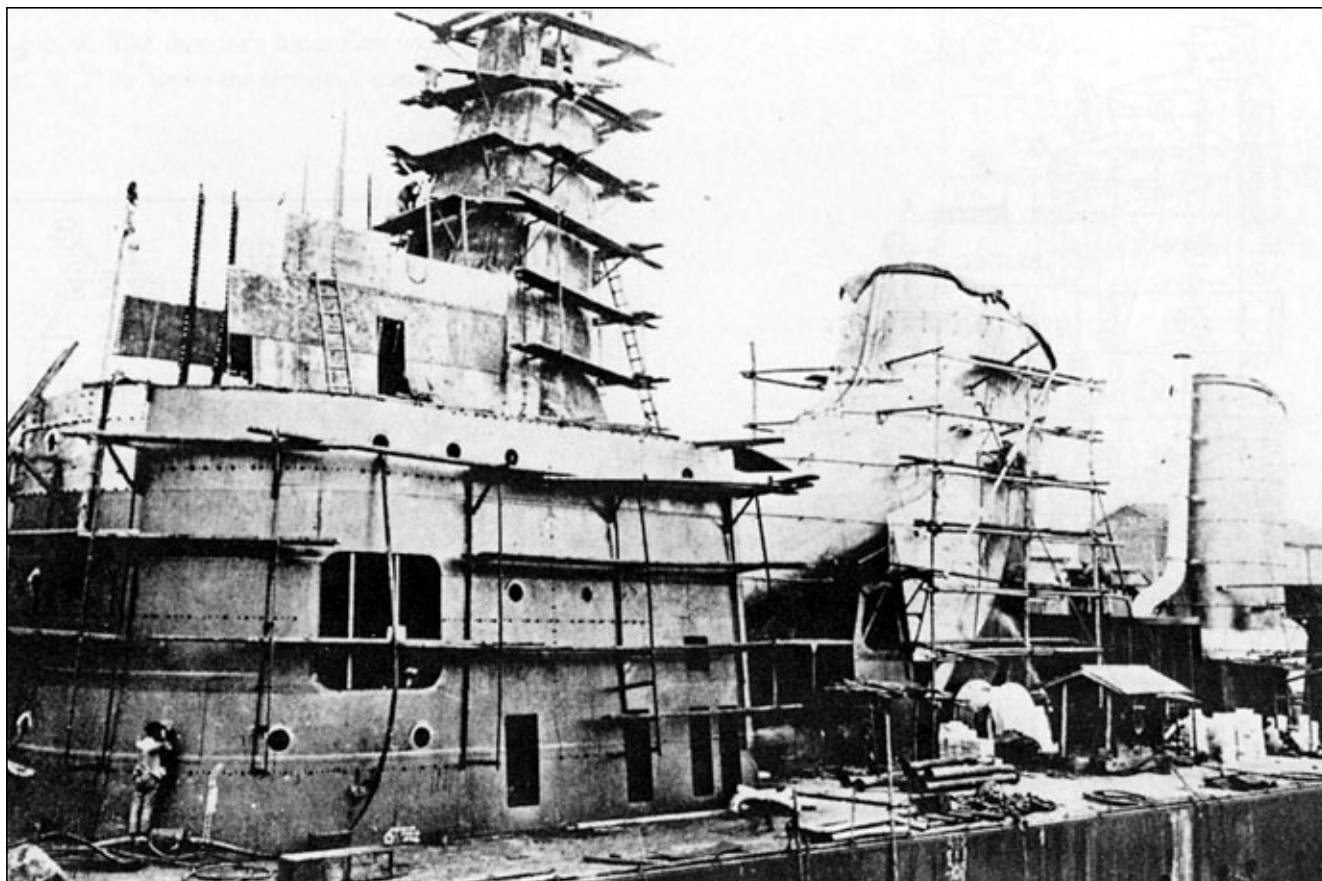
Ashigara — nazwa pochodzi od góry
Ashigaran leżącej w zachodniej części
Prefektury Kanagawa.

Haguro — nazwa pochodzi od góry
Hagurosan leżącej w Prefekturze Yama-
gata.

Wszystkie powyższe nazwy zostały
nadane po raz pierwszy jednostką Cesar-
skiej Marynarki, ale już wcześniej zostały
zarezerwowane dla planowanych i osta-
tecznie nie wybudowanych dużych krą-
żowników z „Programu 8-8”.

Myōkō w trakcie budowy w stoczni Marynarki Wojennej w Yokosuka, październik 1928 roku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



Dane taktyczno-techniczne



Myōkō w stoczni Marynarki Wojennej w Yokosuka, basen Koumi w dniu 20.01.1929 r. Uwagę zwracają wyloty dwóch trzyrurowych wyrzutni torped w burcie krążownika. Na drugim planie *Aoba* w czasie instalacji pierwszej katapulty. Fot. zbiory Lars Ahlberg

KADŁUB

Linie kadłuba wprowadzone przez kmdr Hiragę do planów wcześniejszych krążowników o wyporności 7100 t std (typy: *Kako* i *Aoba*) zostały adoptowane do planów omawianych jednostek. Gładkopokładowy typ pokładu z silnie wzniesionym dziobem ukształtowanym w typowy japoński kształt spłaszczonej litery S dając na dziobie (zgodnie z planami) wysokość wolnej burty 9,14 (7,94 m rzeczywista po ukończeniu) m nad konstrukcyjną linię wodną. Na śródokręciu między wręgami 82-302 wysokość wolnej burty wynosiła 5,94 m (4,74 m) i na rufie zmniejszała się do 5,03 m (3,69 m). Poniżej linii zanurzenia rozciągał się w rejonie śródokręcia na długości 93 m bąbel przeciwtorpedowy (ang. bulges), który w rejonie maszynowni i kotłowni miał głębokość 2,50 m. Jego poszycie zostało wykonane z płyt stali HT o grubości 12,7-14 mm. Bąbel dla lepszego zabezpieczenia jednostki przed eksplozją miny lub torpedy został wzdłużnie

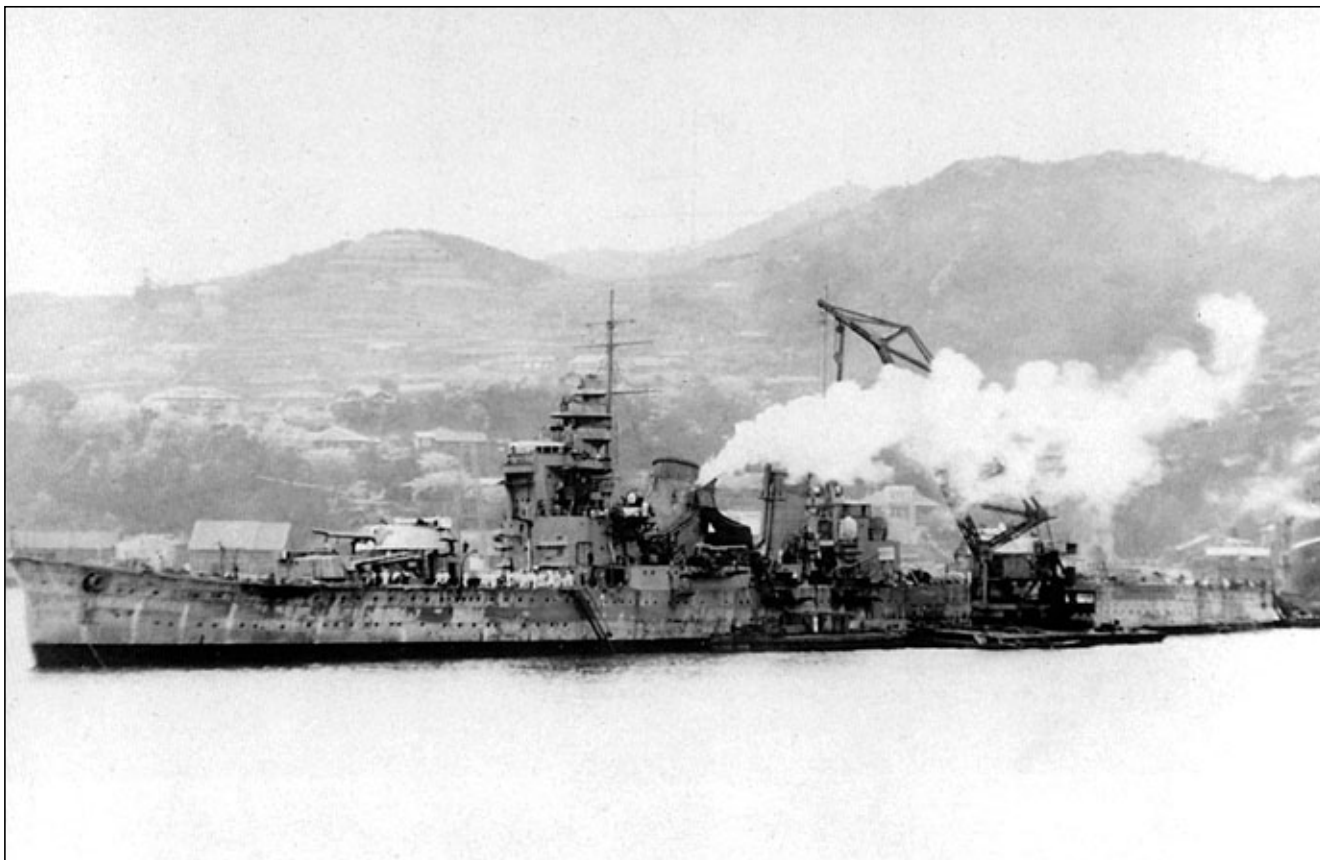
przedzielony na dwa przedziały. W części wewnętrznej znajdowały się zbiorniki paliwa, natomiast część zewnętrzna pozostawała pusta. Podczas działań wojennych przewidywano wypełnić przedział zaślepionymi rurami stalowymi, które zwiększały wyporność o około 200 t std jednocześnie polepszając możliwości rozprzeczania siły wybuchu i utrzymania się na powierzchni wody w razie uszkodzenia. Na poszyciu zewnętrznym bąbla znajdowały się stępki przeciwpzechyłowe o długości 59,60 m i wysokości 1,22 m. Za przedziałami bulges wewnątrz kadłuba znajdowała się wzdłużna gródź przeciwtorpedowa wykonana z dwóch nitowanych z sobą pasów stali HT mających grubość po 29 mm. Płyty pancerza burtoowego tworzące pas pancerny na wysokości pokładu średniego opierały się na wzdłużnikach pokładów polepszając tym samym wytrzymałość wzdłużną kadłuba.

W pierwotnie opracowanych planach zakładano, że ciężar kadłuba będzie wynosił 30,8 % (3803 t) przy 2/3 wyporności

bojowej. Na ukończonym jako pierwszym krążowniku *Nachi* ciężar kadłuba wynosił 4040 t (30,4% wyporności) i na *Myōkō* 3945 t (29,7% wyporności). Stanowiło to przekroczenie zakładanego ciężaru o 145-240 t. Jednak musimy pamiętać, że w trakcie budowy nastąpiło przekroczenie wyporności standardowej, która ostatecznie osiągnęła 10 980 t std, skutkiem ubocznym było pogorszenie dzielności morskiej okrętów i zmniejszenie wysokości wolnej burty do powyżej podanych wartości. Ograniczało to również prędkość maksymalną okrętów, zasięg działania i zapas wyporności na późniejsze modernizacje i przebrojenia.

MODERNIZACJA 1934/35 r.

W czasie prac modernizacyjnych związanych z wzmocnieniem uzbrojenia przeciwlotniczego na omawianych krążownikach zainstalowano nowe bulges poprzez obudowanie dotychczas istniejących. Okazało się to konieczne z powodu wzrostu wyporności i zmniejszenia tym samym



Haguro w trakcie prac wyposażeniowych.

Fot. „Ships of the World”

stateczności okrętów. Nowe bąble o wysokości 4,04 m zwiększyło szerokość okrętów z 17,88 do 18,99 m i rozciągały się od podstawy wieży nr 3 na dziobie do podstawy wieży nr 5 na rufie, a na śródo-

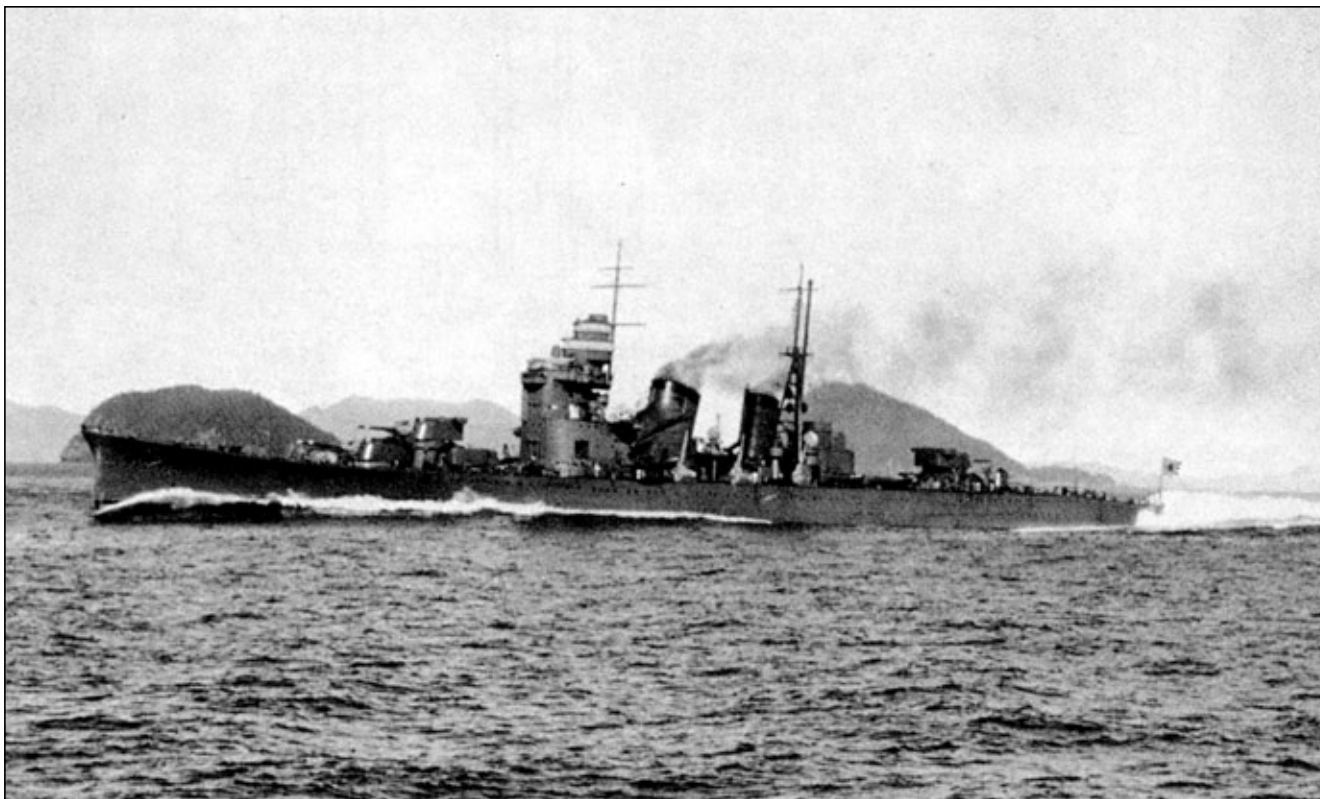
kręciu jego górna granica przebiegała nieznacznie poniżej poziomu średniego pokładu. Nowe poszycie bulges zostało wykonane z stali HT o grubości od 5 mm (górze) do 14 mm (dół) i mogły one wy-

trzymać kontaktową eksplozję 200 kg materiału wybuchowego. Masa nowych bąbli wynosiła 680 t.

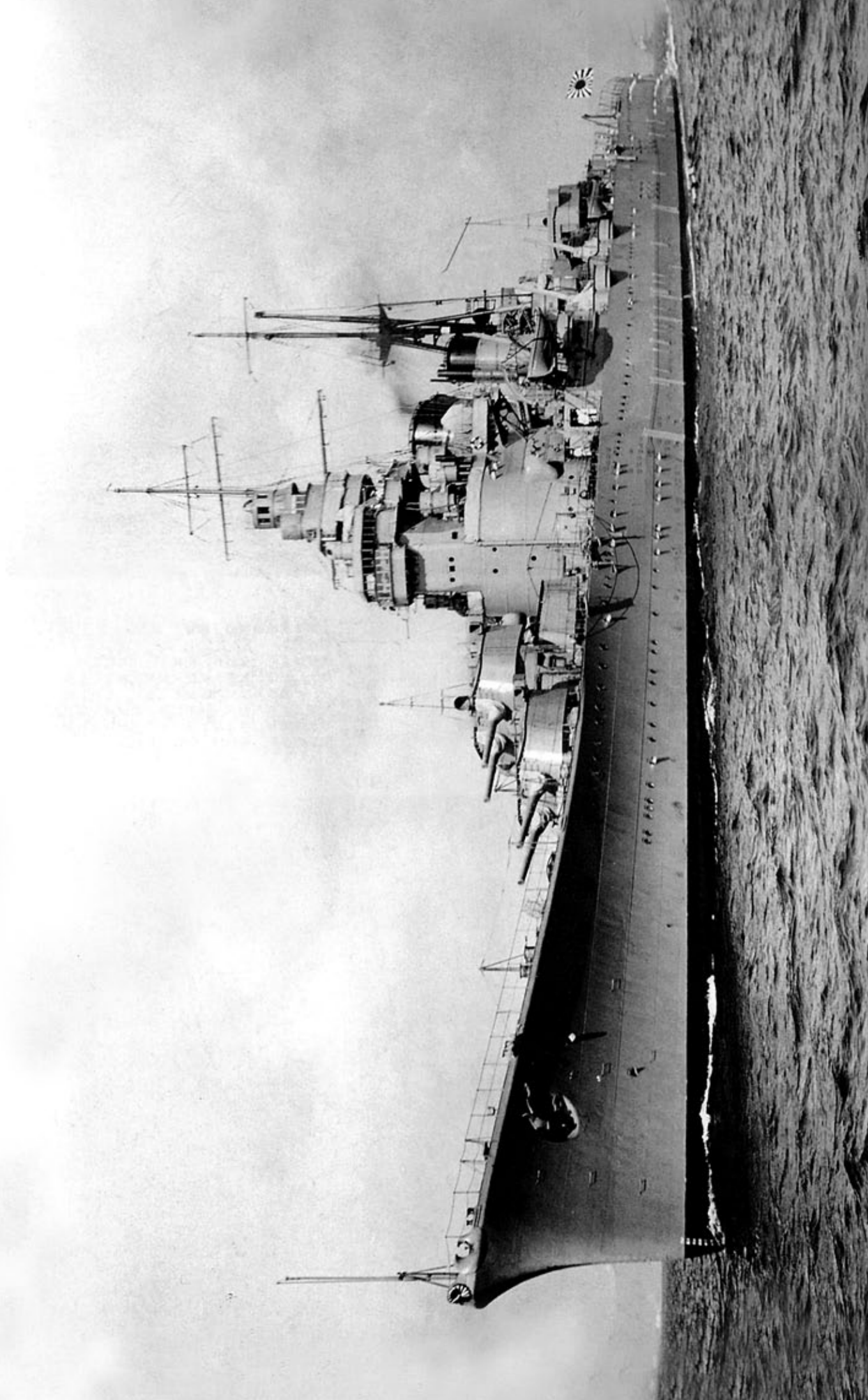
Po przeprowadzeniu wszystkich prac modernizacyjnych okazało się, że przy

Nachi w marszu z maksymalną prędkością podczas prób odbiorczych w listopadzie 1928 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Ashigara 20.08.1929 r. Dobrze widoczny wznios pokładu w części dziobowej i brak osłon przeciwdziałkowych na stanowiskach dział kal. 120 mm.
Fot. „Ships of the World”





Ashigara w sierpniu 1929 r. Fotografia dobrze ukazuje początkowy wygląd kadłuba krążowników z burtowymi wyrzutniami torped oraz pojedynczymi działami kal. 120 mm. Fot. „Ships of the World”

2/3 wyporności bojowej (13 963 t std dla *Myōkō*) zanurzenie zwiększyło się z 6,23 m do 6,28 m przy długości na linii wodnej 201,71 m. Z powodu zwiększenia zanurzenia prędkość maksymalna zmniejszyła się do 34 węzłów.

MODERNIZACJA 1939-1941

Zainstalowane w czasie wcześniejszej modernizacji bulges zostały usunięte. Nowe bąble zainstalowane na ich miejscu powiększyły szerokość jednostek do 20,73 m oraz znacznie polepszyły zdolności okrętów do utrzymania się na powierzchni po kontaktowej eksplozji miny lub torpedy poniżej linii wodnej, a także w razie wypadku. Również w nowych bulges wygospodarowano osobny przedział na wysokości linii wodnej przewidziany po rozpoczęciu działań wojennych do wypełnienia zaślepionymi rurami. Pozostała przestrzeń wewnętrzna została podzielona na piętnaście przedziałów wodoszczelnych na każdej z burt, z których pięć znajdujących się w rejonie kotłowni mogło zostać wykorzystane jako zbiorniki paliwowe. Specjalnie dla nich zainstalowano dodatkowe pompy paliwowe pozwalające na przetłaczanie zgromadzonego w nich mazutu do zbiorników rozchodowych znajdujących się w przedziałach kotłowni. Pozostałych dziesięć przedziałów zostało

przystosowanych do kontrbalastowania jednostek. Dla usunięcia lub zmniejszenia trymu dziobowego przewidywano wykorzystanie dwóch przedziałów, a dla trymu rufowego jeden przedział. Pozostałe służyły dla zniwelowania przechyłów bocznych. Powyższe dane odnoszą się dla bulges znajdujących się na jednej burcie. Po przeprowadzeniu kalkulacji okazało się, że nowe bulges wykonane ze stali Dugol o grubości 9-16 mm mogły wytrzymać kontaktową eksplozję 250 kg materiału wybuchowego. Nowe stępki przeciwprzechyłowe miały długość 61 m i wysokość 1,35 m.

NADBUDÓWKI

Nadbudówka dziobowa miała wysokość 32 m od kilu lub 27 m od linii wodnej i była podzielona na osiem poziomów. Zaczynając poziomami od pokładu ochronnego do góry (stanu na 1929 r.):

Poziom pokładu ochronnego

Na obu burtach znajdowały się wentylatory tłoczące do dziobowych kotłowni powietrze. Nad nimi w części dziobowej nadbudówki usytuowano magazyn części zamiennych, a za nim kolejno radiostację i magazyn z częściami elektrycznymi. Na lewej burcie ulokowano stanowisko odpalania dział głównej artylerii.

Poziom dolnego pokładu pomostu

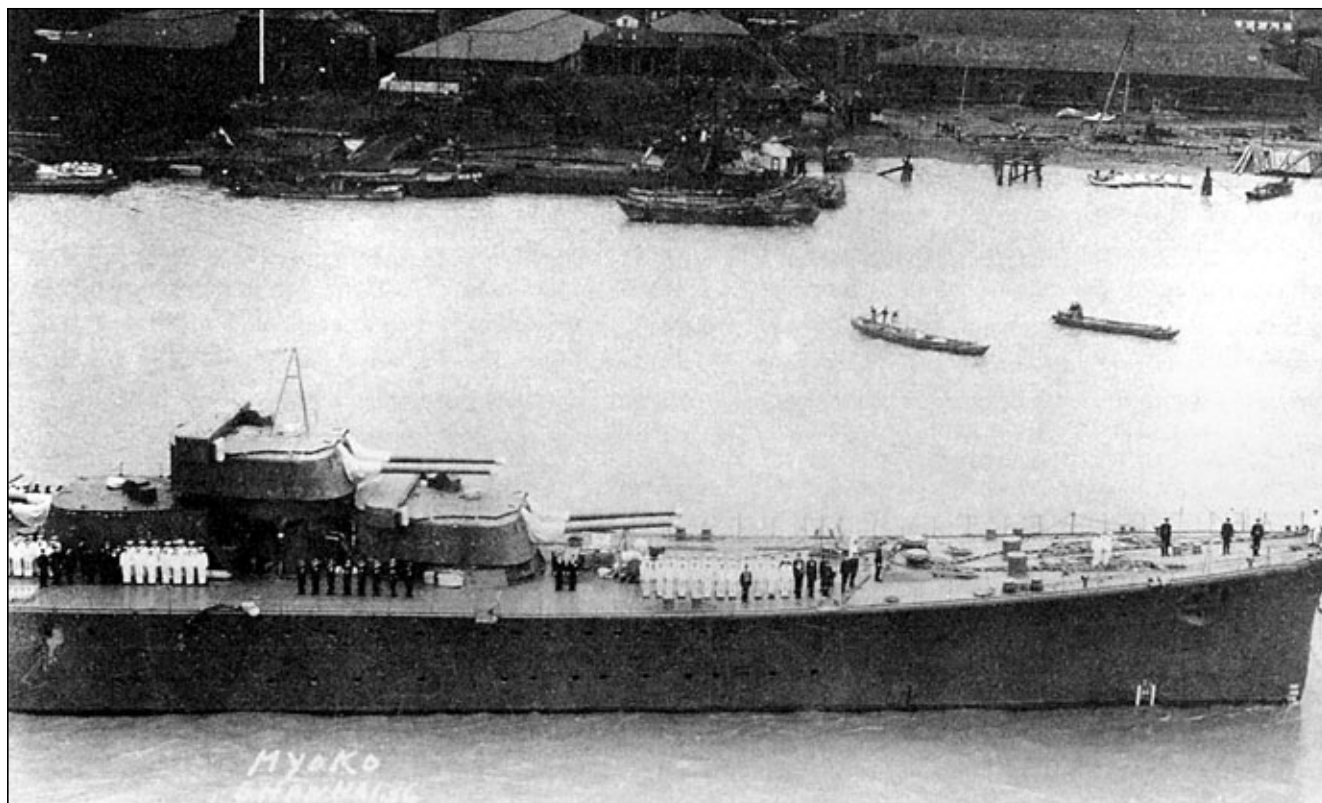
Wewnątrz na lewej burcie znajdował się: magazyn, przedział z akumulatorami awaryjnego oświetlenia oraz magazyn części zamiennych do radiostacji. W części dziobowej usytuowano korytarz i na prawej burcie magazyn z środkami pirotechnicznymi. W części środkowej umieszczono radiostację z przyległą po prawej burcie centralą telefoniczną. Idąc dalej w kierunku rufy na prawej burcie znajdował się kolejny magazyn.

Poziom pokładu średniego pomostu

Wewnątrz znajdowało się: nie opancerzone stanowisko sternika, magazyn części zamiennych dla kalkulatora artyleryjskiego, pomieszczenie nawigatora i nad przewodami z dziobowych kotłowni magazyn instrumentów nawigacyjnych. Na zewnątrz: po obu burtach usytuowano dolne stanowiska obserwacyjne, podstawy dalmierzy, 40 cm aldisy i 110 cm reflektory typu „SU”.

Górny pokład pomostu

Wewnątrz znajdowało się: w czołowych pomieszczeniach kajuta wypoczynkowa dla dowódcy okrętu na lewej i jego zastępcy na prawej burcie, za nimi pomieszczenie z mapami razem z zegarem okrętowym i stanowisko nawigatora na



Dwa ujęcia *Myōkō* wykonane w Szanghaju, prawdopodobnie w 1933 roku. Dzięki tym fotografiom możemy się bliżej przyjrzeć wyglądo-
włowi, uzbrojeniu jak i wyposażeniu okrętu z tego okresu służby. Fot. zbiory Siegfried Breyer

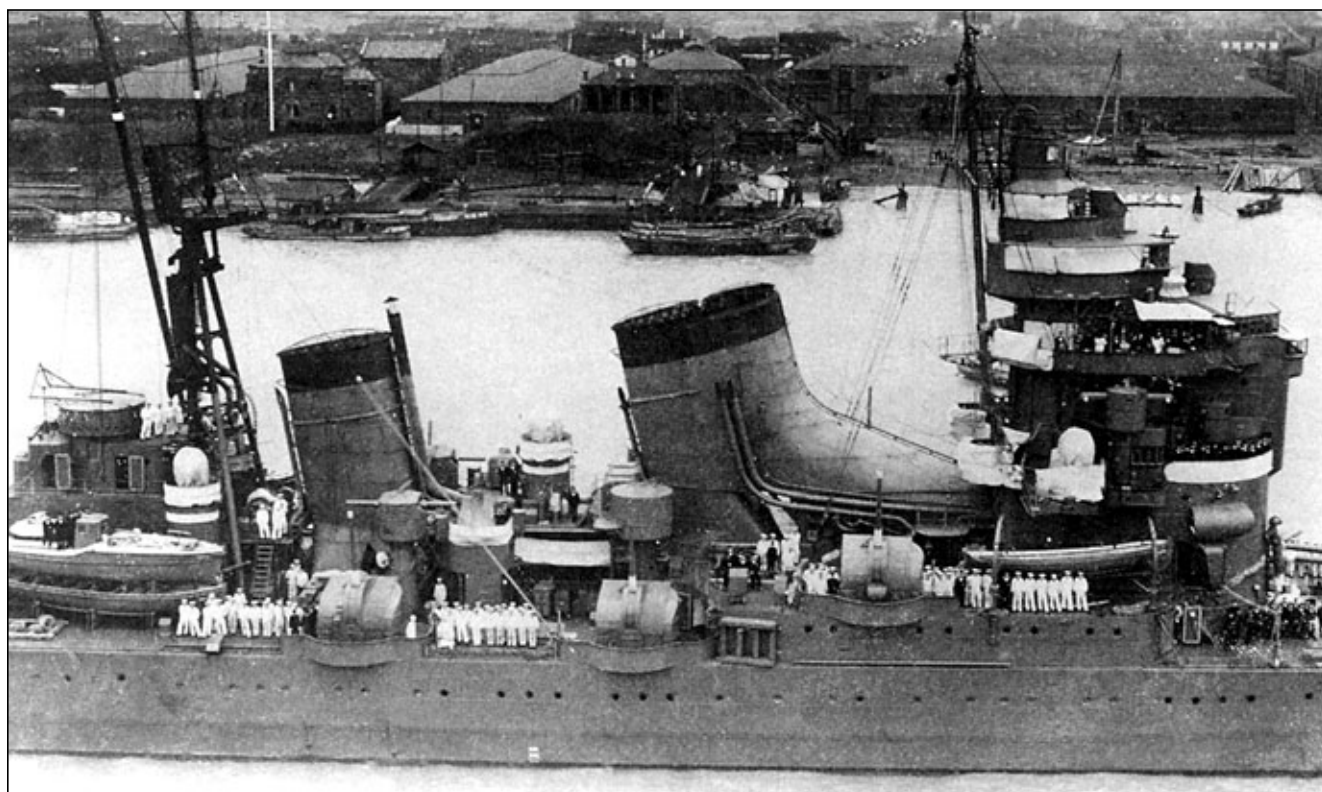
lewej burcie, za klatką schodową zlokalizowano pomieszczenie centrali telefonicznej i goniometru. Na zewnątrz po obu stronach nadbudówki ustawiono: dwa dalmierze: jeden o bazie optycznej 3,5 m typu 14 Shiki służący dla artylerii przeciwlotniczej i drugi o bazie optycznej

1,5 m typu 14 Shiki służący dla celów nawigacyjnych.

Platforma kompasów

Na ścianie frontowej znajdowało się: górne stanowisko obserwacyjne z lunetami binokularowymi i bezpośrednio

za nim w bogato oszklonym pomieszczeniu stanowisko nawigatorów, dalej w stronę rufy usytuowano radiostację, a za nią Centrum Bojowe połączone z magazynem map. Na zewnątrz znajdował się: po obu burtach 40 cm aldisy, stanowiska kontroli reflektorów, dąloce-



łownik dla torped 14 Shiki i przekaźnik dla ciężkich dział przeciwlotniczych o kursie celu.

Poziom Sokuteki

Na przedniej ścianie znajdowało się: stanowisko wykreślenia kursu i bezpośrednio za nim w oszklonym pomieszczeniu kalkulator artyleryjski (13 Shiki Sokutekiban) określający kurs i prędkość celu, za nim pomieszczenie wypoczynkowe dla obsługi tej części dziobowej nadbudówki i magazyn flag sygnałowych.

Poziom dowodzenia główną artylerią

Wewnątrz znajdowało się: stanowisko bezpośredniego kierowania działami kal. 200 mm obsługiwane przez II oficera artylerii.

Główne stanowisko kierowania ogniem artylerii

Znajdował się tutaj główne stanowisko kierowania ogniem 14 Shiki, gdzie były wypracowywane przez I oficera artylerii dane do prowadzenia ognia. Z tego miejsca były przesyłane poziomo niżej i następnie przekazywane w postaci kąta kursowego i kąta podniesienia dział do poszczególnych wież artyleryjskich.

Za dziobową nadbudówką znajdował się komin, na którego płaszczu przebiegały przewody parowe. Poniżej komina odprowadzającego dym z kotłowni nr 1 i 2 umieszczono po obu burtach nawiewniki do tych kotłowni. Bezpośrednio za nadbudówką nad pomieszczeniami mieszkalnymi załogi ustawione zostały po obu

burtach pojedyncze stanowiska dział przeciwlotniczych kal. 120 mm. Pomiędzy stanowiskami dział średniej artylerii znajdowała się rusznikarnia. Posuwając się dalej w kierunku rufy na wysokości końca dziobowego komina ulokowano działa kal. 120 mm z stanowiskami ich dowodzenia i naprowadzania. Na szczycie małej wieżyczki usytuowanej pomiędzy kominami znajdował się samotny 110 cm reflektor „SU”, a pod nim nawiewniki do rufowej kotłowni. Przed drugim kominem na platformie umieszczono dwa pojedyncze karabiny maszynowe Lewisa o kal. 7,7 mm. Pomiędzy nimi przechodził komin z kuchni okrętowej. Po obu stronach rufowego komina znajdowały się dwa ostatnie stanowiska pojedynczych dział kal. 120 mm i stereoskopowy dalmierz 14 Shiki o bazie optycznej 3,5 m służący artylerii przeciwlotniczej. Pomiędzy kominem i nadbudówką ustawiono trójnożny maszt, do nogi którego przytwierdzono bom ładunkowy umożliwiający podnoszenie wodnosamolotów z powierzchni morza i ponownego ich ustawienia na katapultcie. Za kominem znajdowała się rufowa nadbudówka mieszcząca: stanowisko kierowania reflektorami, hangar dla wodnosamolotów, radiostację, stanowisko obserwacyjne i zapasowe stanowisko kierowania ogniem artylerii wyposażone w kalkulator artyleryjski 13 Shiki.

Bezpośrednio za rufową nadbudówką, a przed wieżami artyleryjskimi nr 4 i 5 na prawej burcie była ustawiona katapulta Kure Shiki 1 Gō Shashutsu. Pomiędzy jej

stanowiskiem i lewą burtą znajdowały się nawiewniki do maszynowni.

W chwili ukończenia budowy średnia liczebność załóg krążowników wynosiła 764 oficerów, podoficerów i marynarzy. Dla ich zakwaterowania przewidziano trzy rejonry okrętów: na poziomie dolnego pokładu w rejonie maszynowni, pokład średni nad kotłowniami i nadbudówka w rejonie dziobowego komina. Kwatery oficerskie znajdowały się w części dziobowej na dolnym i średnim pokładzie. Takie rozmieszczenie załogi wpływało negatywnie na jej samopoczucie szczególnie w rejonach tropikalnych, gdzie panujące upały powalały ludzi z powodu udarów ciepłych. Jeszcze w czasie budowy zdecydowano się na nieznaczne ulepszenie systemu wentylacyjnego i zastosowania linoleum w pomieszczeniach szeregowej załogi. Krótko po wcieleniu jednostek do służby stan liczebny załóg został zwiększony do 792 ludzi.

W chwili wcielenia do służby na pokład zabierano następujący zestaw środków ratowniczych: dwa 9 m kutry ustawione po obu stronach dziobowej nadbudówki, na obu burtach w rejonie dziobowego masztu usytuowano dwie 11 m motorówki (po 1930-31 r. dodatkowo zabierano jeszcze dwie), jeden 6 m i jeden 8 m szpanpan usytuowane w rejonie rufowej nadbudówki.

MODERNIZACJA 1934-1935

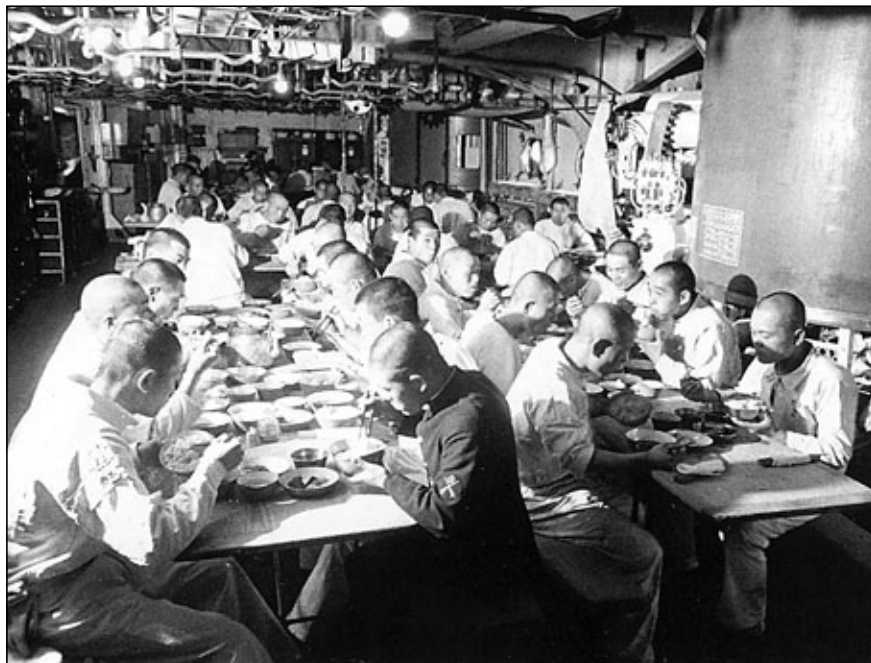
Pomiędzy rufowym kominem i wieżą artylerii głównej nr 4 stworzono „pokład ciężkich dział przeciwlotniczych” lub pokład ochronny.

Z uwagi na wzrost zasięgu nowych torped do 20 000 m zainstalowano na dziobowej nadbudówce Stanowisko Strzelań Torpedowych (Suiraisen Shiki Sōchi) składające się z kalkulatorów przeliczających kurs i prędkość celu. Ich stanowiska zostały ulokowane po obu stronach nadbudówki w wieżyczkach i dwóch stanowisk odpalania torped 92 Shiki Surai Hōiban usytuowanych w wieżyczkach po obu stronach dziobowej nadbudówki na poziomie platformy kompasów.

Zmodernizowano również urządzenia łączności. Istniejące radiostacje nadawczo-odbiorcze zostały zastąpione nowszymi. Część wygospodarowanego miejsca po zdemontowanych kadłubowych wyrzutniach torped przeznaczono na zainstalowanie dodatkowej aparatury radiowej ponieważ istniejące do tej pory stanowisko przy zapasowym dalecełowniku rufowym okazało się za małe dla pomieszczenia nowych zestawów łączności. Zmo-

Jedna z mess załogi po wydaniu posiłków.

Fot. „Ships of the World”





Ashigara w Kilonii - 14.05.1937 r. Dobrze widoczne śródkręcie i brak rufowych wyrzutni torped.

Fot. „Ships of the World”

dernizowano również komunikację wewnątrz okrętów.

Liczebnemu zwiększeniu uległy załogi poszczególnych okrętów z powodu zakrętownia dodatkowych artylerzystów dla obsługi dział przeciwlotniczych, pilotów i mechaników lotniczych. Na ich zakwaterowanie przeznaczono resztę pomieszczeń zajmowanych do tej pory przez wyrzutnie torped. Po ponownym wcieleniu do służby operacyjnej załogi krążowników osiągnęły liczebność od 814 do 832 ludzi. Z uwagi na planowane działania w klimatach ciepłych i gorących zainstalowano we wszystkich przedziałach zajmowanych przez załogi dodatkowe wentylatory, a nowe pomieszczenia mieszkalne wyposażono w filtry przeciwgazowe.

W październiku 1935 r. usunięto z dziobowej nadbudówki reflektory typu „SU” i na ich miejsce zainstalowano dąłocelowniki dla dział przeciwlotniczych 91 Shiki Kōsha Sōchi. Usytuowane do tego czasu w ich pobliżu karabiny maszynowe kal. 7,7 mm zostały przeniesione z platformy rufowego komina na skrzydła dziobowej nadbudówki.

MODERNIZACJA 1939-1941

Poziom pokładu ochronnego

Na obu burtach znajdowały się wentylatory tłoczące do dziobowych kotłowni powietrze. Nad nimi znajdował się

w dziobowej części nadbudówki magazyn części zamiennych, a za nim kolejno radiostacja i magazyn z częściami elektrycznymi. Na lewej burcie ulokowano stanowisko odpalania dział głównej artylerii. Na prawej burcie magazyn z środkami pirotechnicznymi.

Poziom dolnego pokładu pomostu

Na obu burtach znajdowały się wentylatory tłoczące do dziobowych kotłowni powietrze. Nad nimi znajdował się w dziobowej części przedział kodowania, korytarz i centrala telefoniczna nr 2, a za nim kolejno radiostacja nr 1 i przedział z akumulatorami dla jej awaryjnego zasilania. Na lewej burcie ulokowano stanowisko rozkodowywania i pomieszczenie gotowości dla artylerzystów ciężkich dział przeciwlotniczych. Na prawej burcie wygospodarowano miejsce na magazyn przyborów nawigacyjnych.

Poziom pokładu średniego pomostu

Wewnątrz znajdowało się: nie opancerzone stanowisko sternika, pomieszczenie kontroli uszkodzeń nr 1, korytarz, pomieszczenie nawigatora i nad przewodami z dziobowych kotłowni magazyn instrumentów nawigacyjnych. Na zewnątrz: po obu burtach usytuowano dolne stanowiska obserwacyjne, stanowiska wkm-ów kal. 13,2 mm; dąłocelownik dla ciężkich dział przeciwlotniczych 91 Shiki i miejsce

schronienia dla artylerzystów obsługujących wkm-y.

Górny pokład pomostu

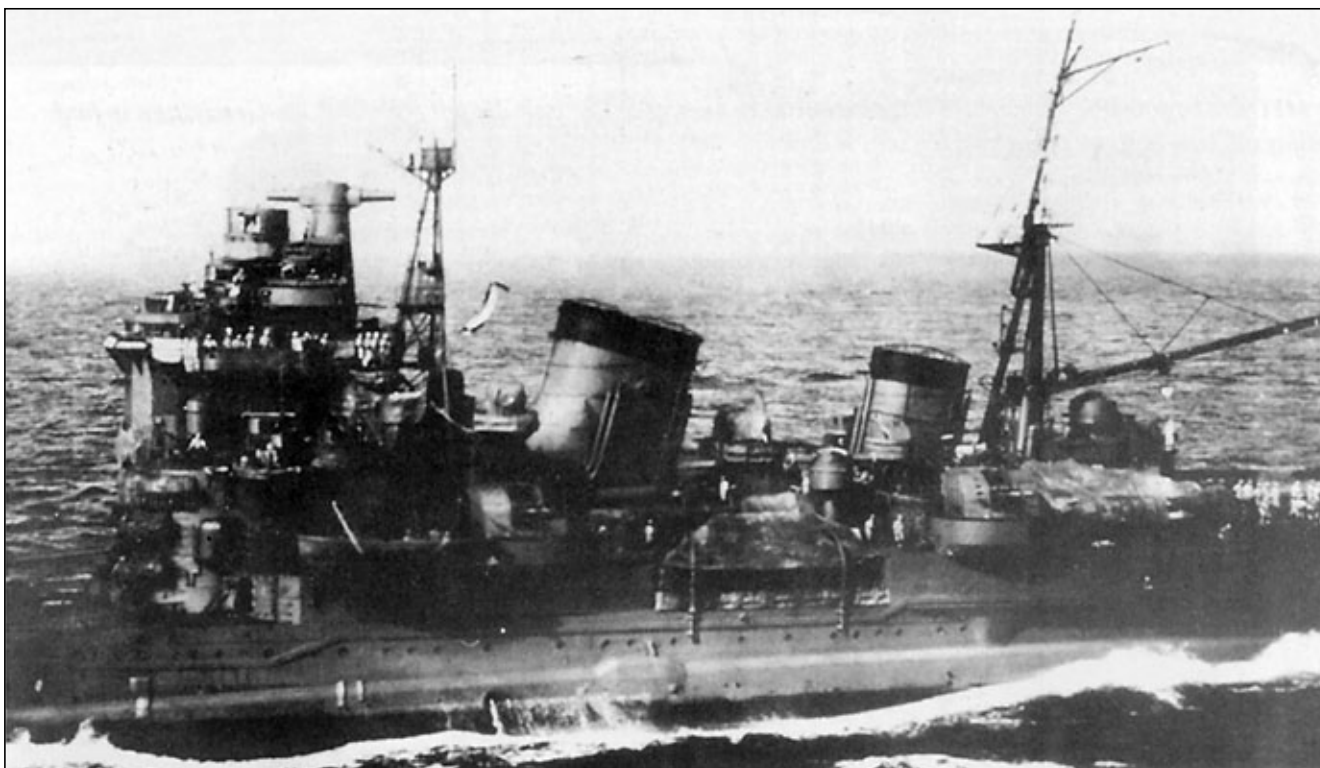
Wewnątrz znajdowało się: w czolowych pomieszczeniach kajuta wypoczynkowa dla dowódcy okrętu na lewej i jego zastępcy na prawej burcie, za nimi zlokalizowano pomieszczenie centrali telefonicznej nr 3 i punkt pierwszej pomocy medycznej. W części rufowej ulokowano Centrum Bojowe. Na zewnątrz po obu stronach nadbudówki znajdowały się: cztery dalmierze: dwa o bazie optycznej 3,5 m typu 14 Shiki służące dla artylerii przeciwlotniczego (usunięte na *Myōkō*) i dwa o bazie optycznej 1,5 m typu 14 Shiki służące dla celów nawigacyjnych.

Platforma kompasów

Na ścianie frontowej znajdowało się: w bogato oszklonym pomieszczeniu stanowisko nawigatorów, idąc dalej w stronę rufy centrala telefoniczna nr 4 i pomieszczenie z mapami. Na zewnątrz usytuowano: dąłocelownik dla torped 91 Shiki razem z stanowiskiem odpalania torped 92 Shiki, 60 cm aldis i stanowiska obserwacyjne wyposażone w 12 i 18 cm lunety binokularowe.

Poziom Sokuteki

Na przedniej ścianie znajdowało się: stanowisko wykreślenia kursu i bezpo-



Myōkō w 1942 roku. Wzdłuż linii kadłuba biegnie pas urządzenia demagnetyzacyjnego.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

średnio za nim w oszklonym pomieszczeniu kalkulator artyleryjski (92 Shiki Soku-tekiban) określający kurs i prędkość celu, za nim pomieszczenie transmisji danych do dział artylerii głównej i magazyn flag sygnałowych. Na zewnątrz zlokalizowano stanowiska kontroli i naprowadzania reflektorów oraz stanowiska obserwacji przeciwniczej.

Główne stanowisko kierowania ogniem artylerii

Znajdował się tutaj w osłoniętym pomieszczeniu daleceownik 94 Shiki Hio-ban Shōjun Sōchi razem z 6 m dalmierzem 14 Shiki. Na *Myōkō* dalmierz znajdował się w oddzielnym zamkniętym pomieszczeniu znajdującym się z tyłu za daleceownikiem. W części rufowej usytuowano dwie anteny radiotelefonu 90 Shiki.

Za dziobową nadbudówką zainstalowano nowy trójnożny maszt palowy. Mniej więcej w jego połowie zamontowano pomieszczenie goniometru z anteną kierunkową na szczycie. Poniżej masztu pozostawiono nawiewniki tłoczące powietrze do kotłowni. Pomiędzy masztem i dziobowym kominem zbudowano pomost pod dwa reflektory typu 92 Shiki o średnicy lustra 110 cm, a pod nimi ulokowano stanowiska dział kal. 127 mm. W ich cieniu ustawiono skrzynki z amunicją gotową do natychmiastowego użycia. Pomiędzy kominami znajdował się po-

most z dwoma ostatnimi reflektorami 92 Shiki i nieco poniżej stanowiska działek kal. 25 mm, za którymi w zamkniętych wieżyczkach ulokowano 4,5 m dalmierze 89 Shiki dla artylerii przeciwniczej. Następnie rufowy komin, na którego płaszczu umieszczono stanowiska naprowadzania działek przeciwniczych i z tyłu niego (patrząc od dziobu) platformę z dwoma ostatnimi stanowiskami działek przeciwniczych kal. 25 mm. Za kominem usytuowano całkowicie przebudowany maszt z bomem ładunkowym przeznaczonym dla podnoszenia z wody wodnosamolotów, który jedną nogą przechodził przez rufową nadbudówkę. Na jej dachu zainstalowano rezerwowego daleceownik 94 Shiki i stanowisko obserwacyjne. Pomiędzy katapultami i szynami na pokładzie ochronnym zarezerwowanym dla wodnosamolotów znajdowały się nawiewniki do maszynowni. Poniżej w rejonie katapult na każdej burcie umieszczono na sponsorach dwa stanowiska wyrzutni torped.

Dodatkowe wyrzutnie torped i działka przeciwnicze zwiększyły załogę okrętów do około 891 ludzi. W czasie prac remontowych *Haguro* i *Nachi* zostały przystosowane do pełnienia roli okrętów flagowych dywizjonów (wówczas załoga liczyła w czasie pokoju około 920 ludzi), a dwie pozostałe jednostki przystosowano do pełnienia funkcji okrętów flagowych floty (wówczas załoga składała się

w okresie pokojowym z około 970 ludzi).

Ponownie zostały zmodernizowane radiostacje, których liczbę zwiększono dla skutecznego wypełniania przez okręty nowych zadań. Jednostki flagowe floty — *Myōkō* i *Ashigara* otrzymały dziobowe maszty o wysokości 32 m dla zwiększenia zasięgu nowych urządzeń łączności, a anteny radiowe zlokalizowane na wieżach artylerii głównej nr 2 i 4 na wszystkich okrętach zostały zmodernizowane.

NAPĘD

Dla osiągnięcia wymaganej przez Admiralicję prędkości 35,5 węzła okazało się niezbędne zwiększenie mocy urządzeń napędowych do 130 000 KM. Za zgodą i wiedzą 5 Wydziału Morskiego Departamentu Technicznego zaplanowano urządzenie napędowe stanowiące ulepszoną wersję początkowo przewidywaną do zainstalowania na krążownikach liniowych typu *Amagi* zaprojektowanych przez kmr Hiragę w 1919 r.

Zespół napędowy składał się z czterech zespołów turbin parowych Kanpon. Jednostrumieniowa turbina miała moc 32 500 KM przy 320 obr./min śruby napędowej. Były to turbiny akcyjne jednoprzepływowe, które były preferowane po najlepszych doświadczeniach z turbinami reakcyjnymi niskociśnieniowymi zastosowanymi na wcześniejszych jednostkach. Turbiny zostały rozmieszczone w czterech maszynowniach przeznaczonych wzdłuż-

nymi i poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi. Pojedynczy zespół składał się z dwóch części wysoko — i dwóch części niskociśnieniowych połączonych poprzez przekładnię redukcyjną z śrubą napędową. Dziobowa maszynownia napędzała zewnętrzne śruby napędowe, a rufowa wewnętrzne.

Części niskociśnieniowe mieściły się z tyłu każdej turbiny, a ich moc została określona na 4500 KM przy 180 obr./min. Ciśnienie pary przy pełnej mocy wynosiło 17,25 kg/cm² i po wyjściu z turbin spadało do 0,155 kg/cm².

Wcześniej stosowane wyposażenie dla uzyskania prędkości krążowniczej nie zostało wprowadzone do projektu nowych jednostek. Krążowniki otrzymały specjalnie opracowany dla nich nowy system składający się z dwóch turbin krążowniczych (trójstopniowych o ciężarze 3 t, długości 0,96 m i ciśnieniu roboczym pary 17,25 kg/cm²) mających moc jednostkową 3750 KM przy 140 obr./min. Każda z nich poprzez sprzęgło została podłączona do części wysokociśnieniowej turbin umieszczonych w dziobowej maszynowni i napędzała zewnętrzne śruby. Para po wyjściu z trzeciego stopnia turbiny krążowniczej i ciśnieniu 3,59 kg/cm² była przesyłana na pierwszy stopień części wysokociśnieniowej turbiny.

W czasie rejsu z wykorzystaniem turbin krążowniczych dziobowa maszynownia obracała zewnętrzne śruby napędowe i generatory elektryczne. Rufowa maszynownia była całkowicie wyłączona z ruchu i odłączona od napędzanych przez nią wewnętrznych śrub. Aby zmniejszyć opory pływania turbiny krążownicze napędzały generator, który z kolei przesyłał prąd elektryczny o napięciu 225 V do silnika elektrycznego obracającego nieruchomymi wewnętrznymi śrubami napędowymi. Całe to na wskroś nowoczesne wyposażenie miało jednak wadę: bardzo kłopotliwe okazało się płynne przejście z pływania na dwóch śrubach do poruszania się na czterech śrubach przy gwałtownej zmianie prędkości (np. w czasie akcji bojowej).

Dla odzyskania wody z przepracowanego czynnika roboczego zastosowano osiem skraplaczy typu „Uniflux” o powierzchni 762 m². Każdy z kondensatorów posiadał niezależną pompę odprowadzającą skroploną wodę z powrotem do zbiorników wody kotłowej. Na jednostkach zostały rozmieszczone w następujący sposób: cztery znajdowały się poniżej i cztery wzdłuż wszystkich części ni-

skociśnieniowych turbin. Każda z maszynowni posiadała dwa główne i dwa pomocnicze wentylatory „Sirocco” oraz pompę chłodzącą, chłodziarkę oleju i trzy pompy olejowe. Całkowita długość maszynowni wynosiła 32,06 m.

Parę do zasilania turbin wytwarzało dwanaście kotłów typu Kanpon RO-Gô przystosowanych wyłącznie do opalania paliwem płynnym. Ciśnienie robocze w kotłach wynosiło 20 kg/cm² przy temperaturze pary 100°C i powierzchni grzejnej pojedynczego kotła wynoszącej 970 m². Walczak parowy miał średnicę 1,27 m i długość 4,67 m; natomiast dwa walczaki wodne miały średnicę 0,74 m i długość 4,63 m. Kotły zostały rozmieszczone w dziewięciu kotłowniach, które odprowadzały dym do dwóch kominów. W kotłowniach nr 1-3 kotły zostały ustawione parami i nie zostały przedzielone poprzecznymi grodziami. W pozostałych kotłowniach każdy kocioł znajdował się w osobnych przedziałach stworzonych przez wzdłużne i poprzeczne grodzie wodoszczelne. Każda kotłownia posiadała główną pompę wodną i jedną na dwa kotły pompę pomocniczą. Długość przedziałów kotłowni wynosiła 49,40 m.

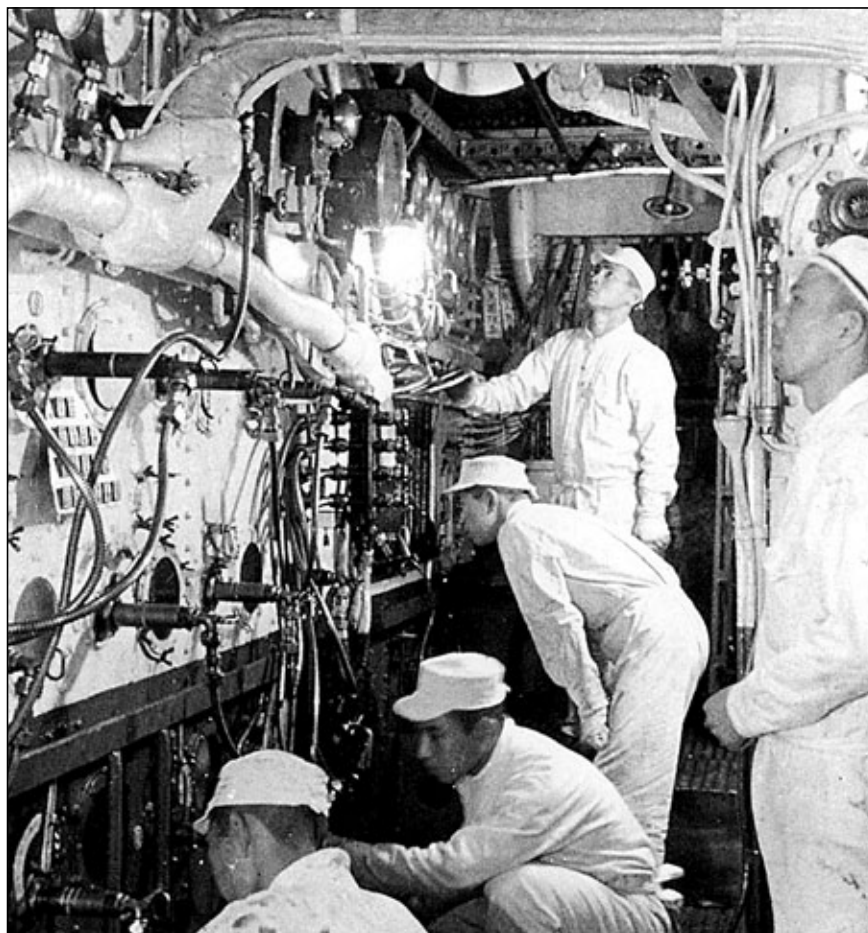
Dla pierwszych dwóch okrętów urządzenia napędowe zostały wykonane przez stocznie marynarki wojennej, w których były budowane, natomiast dla *Ashigary* zostały wykonane przez Kure Kaigun Kôshô, a dla *Haguro* przez Yokosuka Kaigun Kôshô.

Generatory elektryczne miały sumaryczną moc 735 kW i wytwarzały prąd o napięciu wyjściowym 225 V. Trzy generatory napędzane przez turbiny mające moc jednostkową 200 kW zostały umieszczone przed przedziałami maszynowni na poziomie pokładu magazynowego. Każdy z okrętów otrzymał także awaryjny generator o mocy 135 kW napędzany przez silnik spalinowy Diesla.

Planowany zasięg krążowników został określony na 8000 Mm/14 węzłach przy zapasie paliwa wynoszącym 2470 t. W rzeczywistości wynosił tylko 7000 Mm/14 węzłach, co było spowodowane małą efektywnością urządzeń napędowych i przekroczeniem zakładanej wyporności i zanurzenia. Przykładowo *Nachi* przy wyporności około 12 000 t std i średniej prędkości 13,9 węzła w czasie godziny spalał 4,25 t mazutu, natomiast *Haguro* przy wyporności 12 000 t std

Załoga maszynowni w trakcie wachty.

Fot. „Ships of the World”



i średniej prędkości 14,29 węzła spalał 3,53 t mazutu na godzinę.

Ciężar urządzeń napędowych wynosił około 2730 t std. Przykładowo dla *Nachi* rozkład ciężarów był następujący: 268 t std — turbiny, 172 t std — przekładnie redukcyjne, 215 t std — wały i śruby napędowe, 140 t std — urządzenia pomocnicze, 625 t std — kotły, 75 t std — kominy z płaszczami, 235 t std — rurociągi i przewody, 745 t std — woda w przewodach i kotłach, olej itp., 75 t std — nieznane.

Krażowniki posiadały cztery trójłopatowe śruby napędowe o średnicy 3,85 m; które przy „całej naprzód” obracały się z prędkością 320 obr./min. Jeden ster zbalansowany miał powierzchnię 19,83 m².

MODERNIZACJA 1935 r.

Sprawiające w czasie pływania dużo kłopotu wyposażenie krażownicze w postaci generator-silnik elektryczny zostało zastąpione przez dwie małe turbiny indukcyjne dla płynniejszego przejścia z prędkości ekonomicznej do pełnej. Turbiny zostały podłączone do wewnętrznych śrub napędzanych przez rufową maszynownię i były zasilane parą z turbin krażowniczych dziobowej maszynowni. Pomieszczenia kontrolno-manewrowe w maszynowniach zostały zmodernizowane, a każda z kotłowni została wyposażona w stanowisko kontrolno-manewrowe.

MODERNIZACJA 1939-1941

Turbiny

Małe turbiny indukcyjne zainstalowane w połowie lat trzydziestych zostały zdemontowane z powodu ponownych kłopotów w przejściu z prędkości krażowniczej na maksymalną. Na ich miejsce wprowadzono udoskonalenie polegające na tym, że para po wyjściu z dziobowych turbin krażowniczych przepływała do rufowej maszynowni na część wysokociśnieniową turbin, co powodowało obracanie się wszystkich czterech śrub napędowych w czasie pływania z prędkością ekonomiczną i podnosiło jej wartość.

Kotły

W kotłach zostały wymienione rurki, a przy sześciu z nich zainstalowano przegrzewacze pary. Usunięto dotychczasowe palniki zastępując je nowymi bardziej ekonomiczniejszymi oraz polepszo wentylację samej kotłowni. Wszystkie powyższe zmiany pozwoliły na ograniczenia

w zużyciu paliwa. Ponownie zostały zmodernizowane stanowiska kontrolno-manewrowe przez zainstalowanie w nich na miejscu rur głosowych telefonów.

Zasięg

Maksymalny zapas paliwa zabierany przez okręty do głównych zbiorników został zmniejszony z 2472 t do 2214 t. Poza tym istniała możliwość zabierania dodatkowych 480 t do dziesięciu przedziałów zlokalizowanych w bulges. Po zakończeniu modernizacji oczekiwano zwiększenia zasięgu jednostek do 8500 Mm/14 węzłach, jednak po zmniejszeniu zapasu paliwa i wzroście wyporności oraz zanurzenia powyższą wartość osiągnęła poziom 7900 Mm/14 węzłach. W praktyce efektywny zasięg uzyskany przez *Myōkō* wynosił 7463 Mm/14 węzłach.

Generatory

Moc generatorów została zwiększona z 735 kW do 1250 kW poprzez zainstalowanie bardziej wydajnych urządzeń i dodanie piątego generatora spalinowego na średnim pokładzie pomiędzy kotłownią nr 5 i 6.

PANCERZ

Zastosowany na krażownikach typu *Myōkō* system opancerzenia zapewniał skuteczną osłonę przed bezpośrednimi trafieniami pocisków o kalibrze do 155 mm na średnich odległościach walki. Rozplanowanie i umiejscowienie pancera burtowego pozwalało równocześnie na zwiększenie wytrzymałości wzdłużnej kadłuba stanowiąc jego integralną konstrukcję.

Pancerz burtowy na całej swej długości posiadał jednakową grubość 102 mm i został wykonany z płyt stali NVNC nachylnych pod kątem 12° w głąb kadłuba. W przeciwieństwie do wcześniejszych jednostek pancerz burtowy został rozciągnięty od dziobowych do rufowych komór amunicyjnych. W części dziobowej miał długość 24,75 m i wysokość 2 m. W rejonie urządzeń napędowych pas burtowy posiadał długość 81,65 m i wysokość 3,50 m; natomiast na rufie jego długość wynosiła 17,20 m przy wysokości 2 m. Za wyjątkiem rejonu maszynowni i kotłowni sięgał on do wysokości dolnego pokładu, natomiast przy urządzeniach napędowych do poziomu pokładu średniego. Przy planowanych 2/3 wyporności bojowej (11 850 t std) miał on sięgać powyżej konstrukcyjnej linii wodnej na wysokość 0,46 m (dziób i rufa); jednak po ukończe-

niu, a jeszcze przed próbami morskimi okazało się, że sam pas burtowy wystaje nad powierzchnię wody na dziobie i rufie tylko na 30 cm, natomiast w rejonie śródokręcia na wysokość 1,80 m.

Za burtowym pasem pancernym znajdowała się wzdłużna pionowa gródka pancerna wykonana z stali HT mająca na górze grubość 4 mm i w części dolnej w miejscu zetknięcia się z grodzią przeciwtorpedową 5 mm. Służyła ona do wychwytywania odłamków i nitów, które mogły powstać przy bezpośrednim trafieniu w pancerz burtowy i zabezpieczać przed ich penetracją w głąb kadłuba.

Grodzie pancerne zamykające na końcach pas burtowy zostały wykonane z stali NVNC o grubości 76-89 mm. Wewnątrz tak zbudowanej cytadeli pancerniej usytuowano wszystkie istotne dla prawidłowego funkcjonowania okrętu mechanizmy i urządzenia.

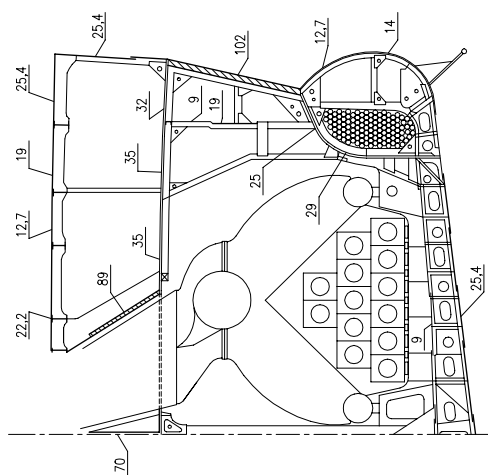
Pancerz horyzontalny został umieszczony na pokładzie średnim i miał nad urządzeniami napędowymi grubość 35 mm (stal NVNC). Długość jego wynosiła 81,65 m. Zewnętrzne krzywizny pokładu były wykonane z płyt pancernych o grubości 32 mm i długości 1,52 m (stal NVNC). Dodatkowo górny pokład został wzmocniony w rejonie śródokręcia dwoma płytami pancernymi z stali HT. Górna płyta miała grubość 12,7-25,4 mm natomiast dolna 16 mm grubości.

Jak już zostało wspomniane wcześniej (Rozdział: KADŁUB) podwodne zabezpieczenie kadłuba składało się z bulges i wzdłużnej grodzi przeciwtorpedowej. Gródź została wykonana z dwóch odpowiednio ukształtowanych i połączonych nitami płyt stali HT o grubości po 29 mm rozciągając się od dolnego krańca burtowego pasa pancernego do podwójnego dna. Zabezpieczenie to bazowało na systemie opracowanym przez kmdr Hiragę dla pancerników typu *Nagato* i *Kaga*. Praktycznie testy zostały przeprowadzone na kadłubie zwodowanego i nieukończanego pancernika *Tosa* w dniach 8 i 12 czerwca 1924 r. W czasie pierwszego testu przy burcie pancernika eksplodowała torpeda 8 Nendo Shiki 1 Gô posiadająca głowicę bojową o masie 300 kg. W czasie kolejnego testu na drugiej burcie eksplodowała torpeda 8 Nendo Shiki 2 Gô o masie głowicy bojowej 346 kg. Obie eksplozje spowodowały 6° przechył i zalanie wodą sąsiadujących pomieszczeń. Po dokonaniu obliczeń stwierdzono, że podobny system zastosowany na krażownikach typu *Myōkō* pozwoli na efektywne po-

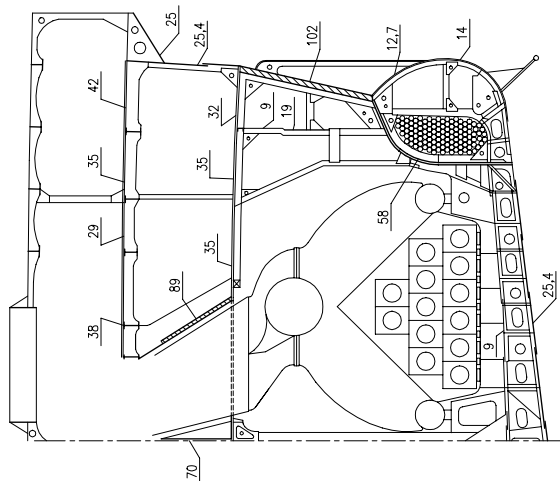
Przekrój na wrędze 184 krążownika *Myōkō*

skala 1:200

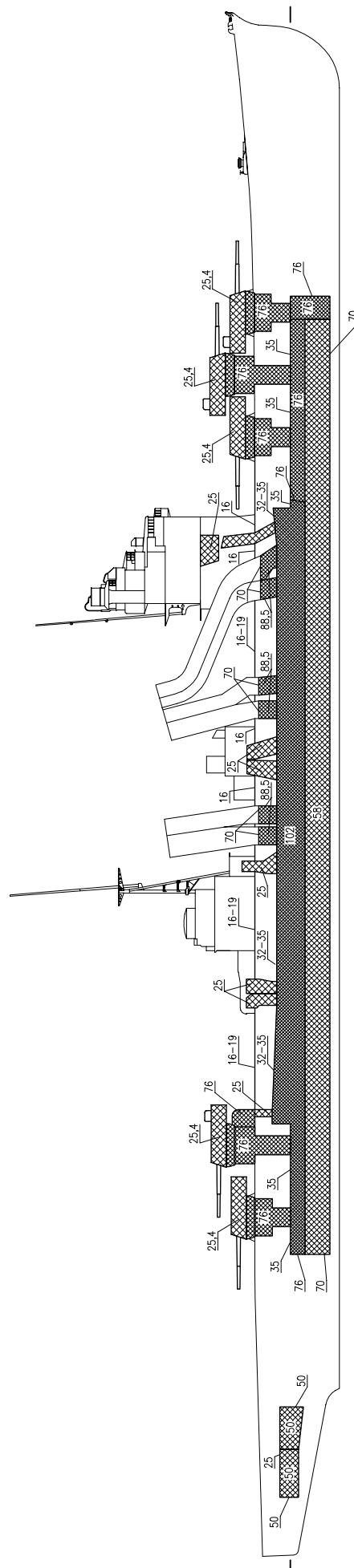
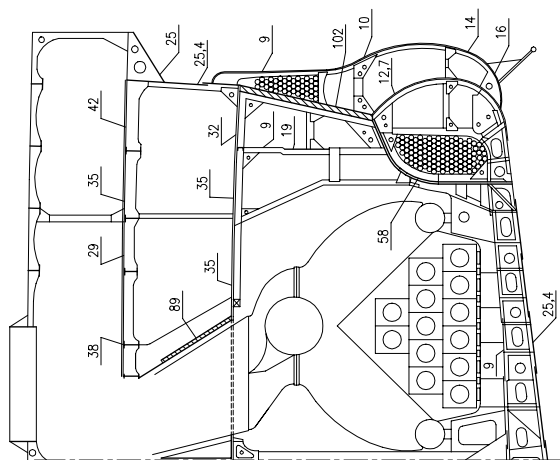
Po ukończeniu budowy



Po modernizacji w roku 1936



Po modernizacji w roku 1941



Schemat opancerzenia krążowników typu *Myōkō* (grubości pancerza w mm)

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

wstrzymanie i rozproszenie kontaktowej eksplozji 200 kg trotylu.

Płaszcz komina został osłonięty płytami pancernymi o grubości 88,5 mm i wysokości 1,83 m powyżej średniego pokładu i na zewnątrz płytami o grubości 70 mm. Opancerzenie komina zostało w całości wykonane z stali NVNC.

Burty w rejonie przedziału maszynki sterowej zostały osłonięte płytami stalowymi NVNC o grubości 25-50 mm.

Stanowisko dowodzenia krążowników nie zostało opancerzone.

Barabety artylerii głównej były chronione powyżej pokładu dolnego przez cylindryczne płyty wykonane z stali NVNC o grubości 76 mm. Natomiast wieże były osłonięte 25 mm pancerzem wykonanym z stali CNC.

Łączny ciężar opancerzenia na *Myōkō* wyniósł 2033 t co stanowiło 15,3% masy przy 2/3 wyporności bojowej. Dla jednostek bliźniaczych wynosił on odpowiednio: *Nachi* — 2024 t (15,2%) i *Ashigara* — 2023 t (15,2%). Nieznane są natomiast dokładne wartości dotyczące *Haguro*.

MODERNIZACJA 1936

Badając skutki tajfunu na uszkodzonych okrętach 4 Floty zapadła decyzja

o ponownym skierowaniu do stoczni jednostek typu *Myōkō*. Modernizacja została przeprowadzona przez Sasebo Kaigun Kōshō pomiędzy styczniem-marcem i obejmowała zainstalowanie jednome-trowej szerokości pasów 25 mm pancerza wykonanego ze stali Ducol na bokach pokładu średniego powyżej pancerza burto-wego i po obu stronach kilu. Miało to polepszyć przenoszenie wzdłużnych obciążeń przez kadłub i nieznacznie wzmocnić opancerzenie okrętów.

UZBROJENIE

W chwili ukończenia budowy okręty zostały uzbrojone w: 10 x 200 mm (5 x II), 6 x 120 mm przeciwlotniczych (6 x I), 2 x 7,7 mm (2 x I) i 12 wyrzutni torped 610 mm (4 x III). Na początku lat trzydziestych działa głównej artylerii zostały wymienione na działa o kal. 203 mm.

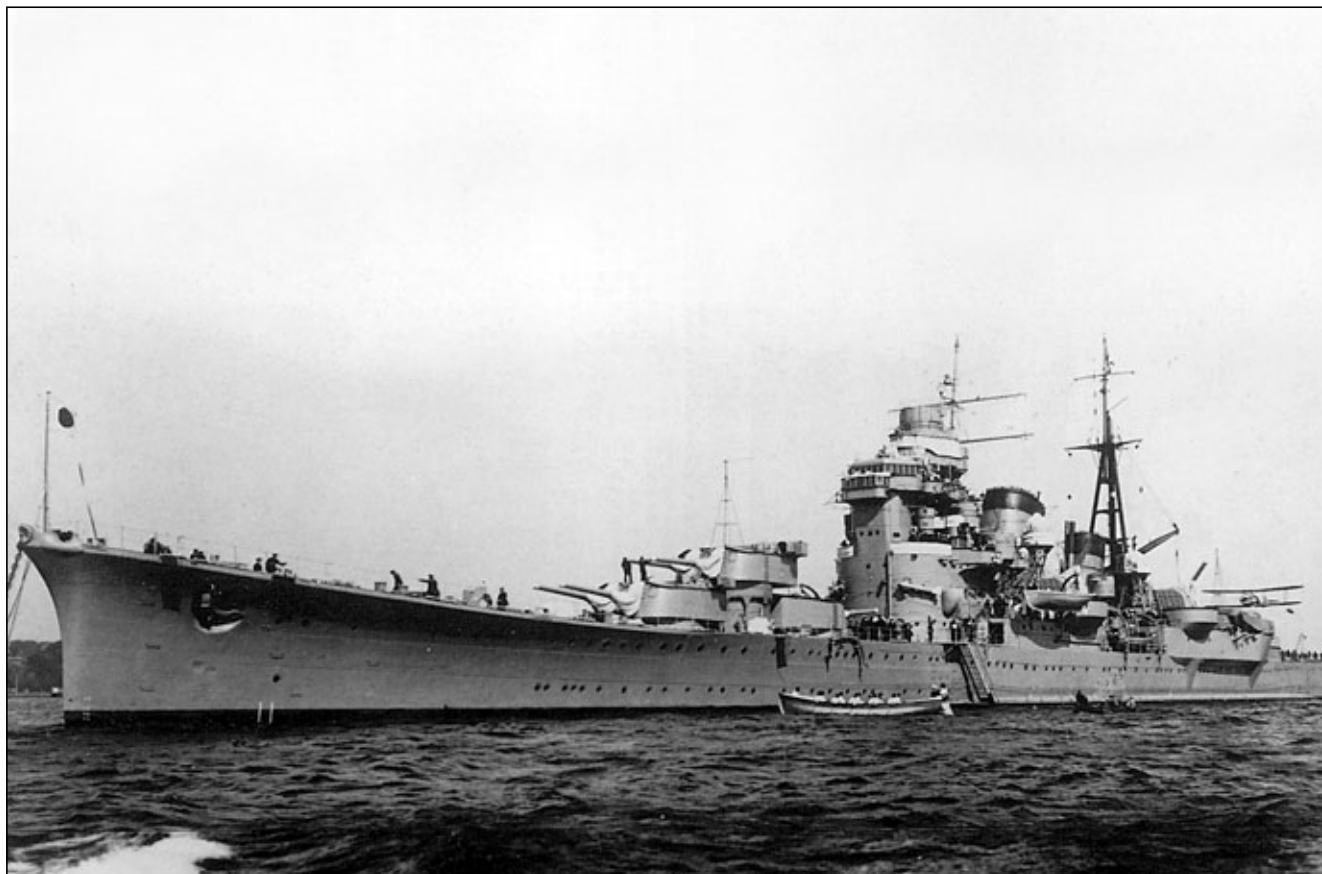
Działa kal. 200 mm L/50 3 Nendo Shiki 1 Gō 20 cm zostały zainstalowane w wieżach typu „D” zaprojektowanych specjalnie dla jednostek typu *Myōkō* przez inż. Chiyokichi Hadę. Stanowiska stanowiły zmodernizowaną wersję wież typu „C”, w które zostały wyposażone dwie wcześniejsze jednostki typu *Aoba*. Podobnie jak na wcześniejszych jednost-

kach typu *Kako* dziobowe wieże artyleryjskie zostały zgrupowane w piramidę. Same stanowiska miały następujące wymiary: 8 m długości, 6 m szerokości i 2,15 m wysokości. Odległość pomiędzy działami w wieży wynosiła 1,9 m; a średnica części obrotowej 5,03 m. Opancerzenie w części czołowej wykonano z 25 mm płyt stalowych HT lub CNC, boki 20 mm i dach 6,4 mm. Admiralicja bardzo naciskała na zabezpieczenie wież przed trafieniem pociskami kal. 155-203 mm, ale wymagało to pogrubienia pancerza czołowego do 150 mm, 100 mm dachu i 50 mm boków. Osiągnięcie powyższych wartości spowodowało zwiększenie ciężaru pojedynczej wieży do około 200 t (z dotychczasowych 159 t). Instalacja zmodernizowanych w ten sposób wież pociągała za sobą potrzebę uwzględnienia dodatkowych 200 t. Z ostateczną decyzją wstrzymano się do prób odbiorczych jednostek, a następnie z powodu przeciążenia okrętów pomysł został całkowicie zarzucony.

Wieżę miały napęd elektro-hydrauliczny wykorzystujący olej mineralny. Instalacja była bardzo hałaśliwa i nie zastosowano dla niej chłodzenia pomimo częstego osiągania przez olej temperatury 40°C. Hałaśliwość napędu negatywnie oddzia-

Ashigara w 1937 r. Dobrze widoczne bulges, skrócony maszt dziobowy oraz dwudziałowe stanowiska dział kal. 127 mm. Warto zwrócić uwagę na stosunkowo małą odległość bulajów dolnego pokładu od linii wodnej.

Fot. „Ships of the World”





Ashigara w ciekawym ujęciu z dziobu w kierunku wież artylerii głównej i pomostu. Przed wieżą „A” widoczny płócienny tent chroniący załogę przed palącym słońcem. Fot. „Maru Special”

ływała na artylerzystów obsługujących wieże i komory amunicyjne.

Dwa silniki elektryczne o mocy jednostkowej 75 KM napędzały dwie pompy hydrauliczne „Janney” rozmieszczone na każdej burcie w przedziale usytuowanym poniżej wieży dając im prędkość obrotową 650 obr./min. i ciśnienie robocze 35 kg/cm². Ciśnienie to było dostarczane silnikowi hydraulicznemu, którym dokonywano zmiany kąta podniesienia dział z prędkością 6°/sek. i równocześnie napędzał windy amunicyjne. Awaryjna instalacja wykorzystująca siłę ludzkich mięśni pozwalała tylko na zmianę kąta podniesienia luf. Obrót wież był możliwy dzięki silnikowi elektrycznemu o mocy 50 KM napędzającemu silnik i pompę hydrauliczną. Samo urządzenie do obrotu wieży składało się z koła ślimakowego i koła zębatego będącego częścią suportu.

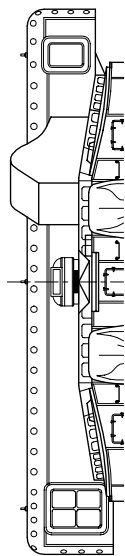
W wieżach zainstalowanych na omawianych krążownikach komora pocisków została umieszczona poniżej pokładu pancernego, a bezpośrednio pod nią znajdowała się komora ładunków miotających. Z tych pomieszczeń pociski i ładunki miotające były wyciągane ręcznie i umieszczane pionowo na podajnikach,

a następnie kierowane do dział w centralnej części barabety z prędkością pięciu pocisków i ładunków miotających na minutę. Ładowanie do dział następowało przy kącie elewacji +5°.

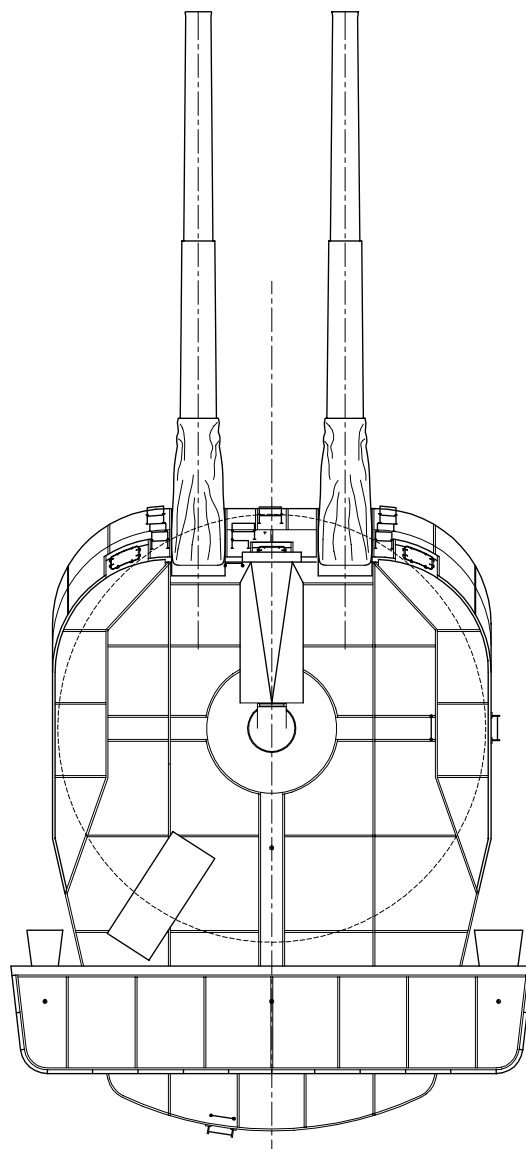
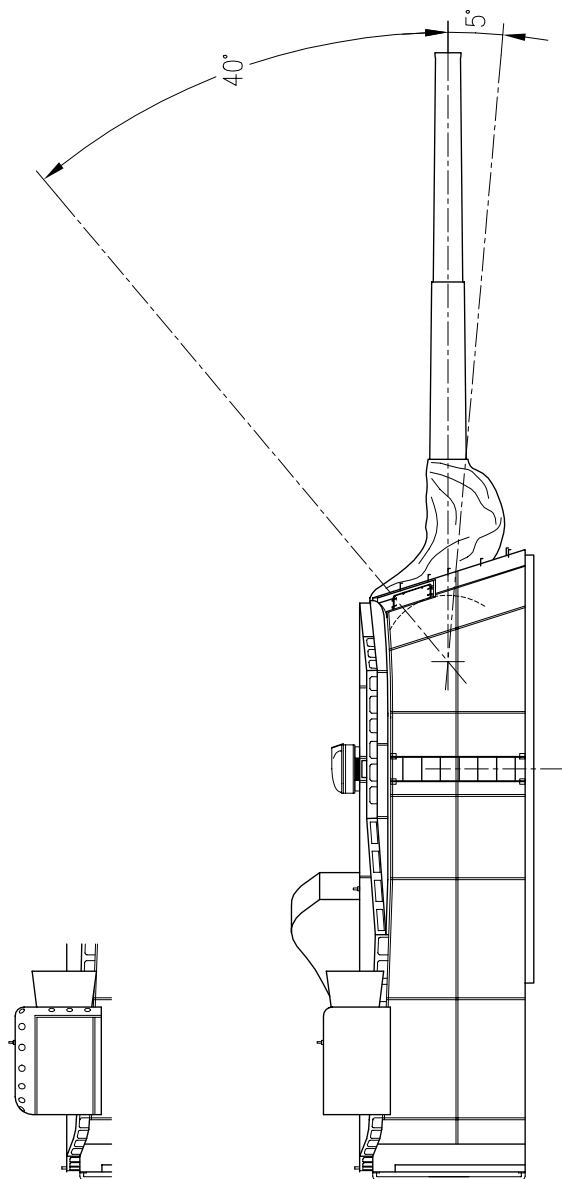
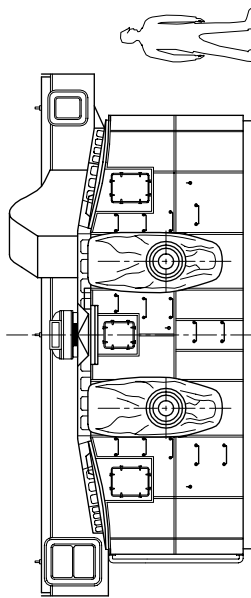
Na przełomie 1931 r. i 1932 r. dotychczasowa artyleria główna składająca się z dział kal. 200 mm została zastąpiona na

Charakterystyka taktyczno-techniczna dział kal. 200 mm L/50 3 Nendo Shiki 1 Gō 20 cm

Kaliber:	200 mm
Długość lufy:	10,0 m
Prędkość wylotowa:	870 m/sek.
Żywotność lufy:	około 300 strz.
Szybkostrzelność:	5 (efektywna: 2) strz./min
Maksymalny zasięg (kąt 40°):	26 700 m
Kąty podniesienia:	- 5° + 40°
Ciężar pocisku:	110 kg
Ciężar ładunku miotającego:	32,63 kg
Zapas pocisków na lufę:	130 szt.



Dalmierz na wieżach nr 2 i 4 — Myōkō (1932 r.)



Działa kal. 203 mm L/50 3 Nendo Shiki 2 Cō 20 cm
w wieży nr 1 krążownika Myōkō (1932 r.)

skala 1:100

Charakterystyka taktyczno-techniczna dział kal. 203 mm L/50 3 Nendo Shiki 2 Gô 20 cm

Kaliber:	203 mm
Długość lufy:	10,31 m
Prędkość wylotowa:	835 m/sek.
Żywotność lufy:	około 320 strz.
Szybkostrzelność:	4 (efektywna: 3) strz./min
Maksymalny zasięg (kąt 40°):	28 900 m
Kąty podniesienia:	- 5° + 40°
Ciężar pocisku:	125,85 kg
Ciężar ładunku miotającego:	33,8 kg
Zapas pocisków na lufę:	120 szt.
Siła przebicia dla stali NVNC z odległości:	
10 000	190 mm
15 000	150 mm
18 000	120 mm
20 000	125 mm
29 400	74 mm

Myôkô i *Nachi* działami o kal. 203 mm. Podobna operacja została przeprowadzona na przełomie 1933 i 1934 r. na dwóch pozostałych jednostkach bliźniaczych — *Ashigarze* i *Haguro*. Powodem powyższych zmian było dążenie do wykorzystania górnych limitów uzbrojenia ustalonych jeszcze na Konferencji w Waszyngtonie. Nowe działa zostały zaprojektowane przez inż. Chiyokichi Hadę i wprowadzone na uzbrojenie od 25 lipca 1931 r. pod oznaczeniem 203 mm L/50 3 Nendo Shiki 2 Gô 20 cm.

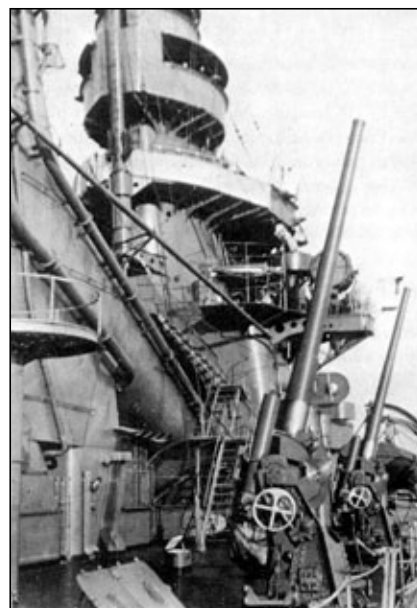
W czasie instalacji nowych dział większego kalibru poczyniono odpowiednie modyfikacje komór amunicyjnych i samych podajników. Zdemontowano stare windy amunicyjne i zastąpiono je nowymi windami typu „kubelkowego”. Stwarzały one mniejsze niebezpieczeństwo, że po eksplozji nieprzyjacielskiego pocisku we wnętrzu wieży płomień przedostanie się do komór amunicyjnych. W czasie późniejszej modernizacji zostały wprowadzone dodatkowe zabezpieczenia przeciwdetonacyjne, które zmniejszyły niebezpieczeństwo eksplozji samych komór amunicyjnych. Windy typu „kubelkowego” składały się z kubłów lub klatek wykonanych z miedzi (dla zapobieżenia powstania iskry) połączonych przewodem bez końca nawijanym przez koło napędzane od korbowodu lub hydraulicznego tłoka i pokonywały drogę pomiędzy komorą, a wieżą w cztery sekundy pozwalając na dostarczenie czterech pocisków i czterech ładunków miotających w ciągu minuty. Jeden podajnik obsługiwał jedną lufę w wieży. Po wypadku na *Ashigarze* (Patrz rozdział: „Kalendarium Służby”), w którym zginęło czterdziestu jeden ludzi zain-

stalowano na wszystkich jednostkach tego typu przedmuchiwacze luf, które zapobiegały cofnięciu się ognia po wystrzale w głąb wieży.

Nowy typ wind amunicyjnych zwiększył ciężar pojedynczej wieży do 168 t.

Załoga wieży składała się z dziewiętnastu artylerzystów.

Po wejściu do służby ciężka artyleria przeciwniczna składała się z sześciu dział kal. 120 mm L/45 zainstalowanych na po-



Pojedyncze działa kal. 120 mm bez osłon przeciwdziałkowych na *Nachi*, grudzień 1928 roku. Fot. zbiory Shizuo Fukui

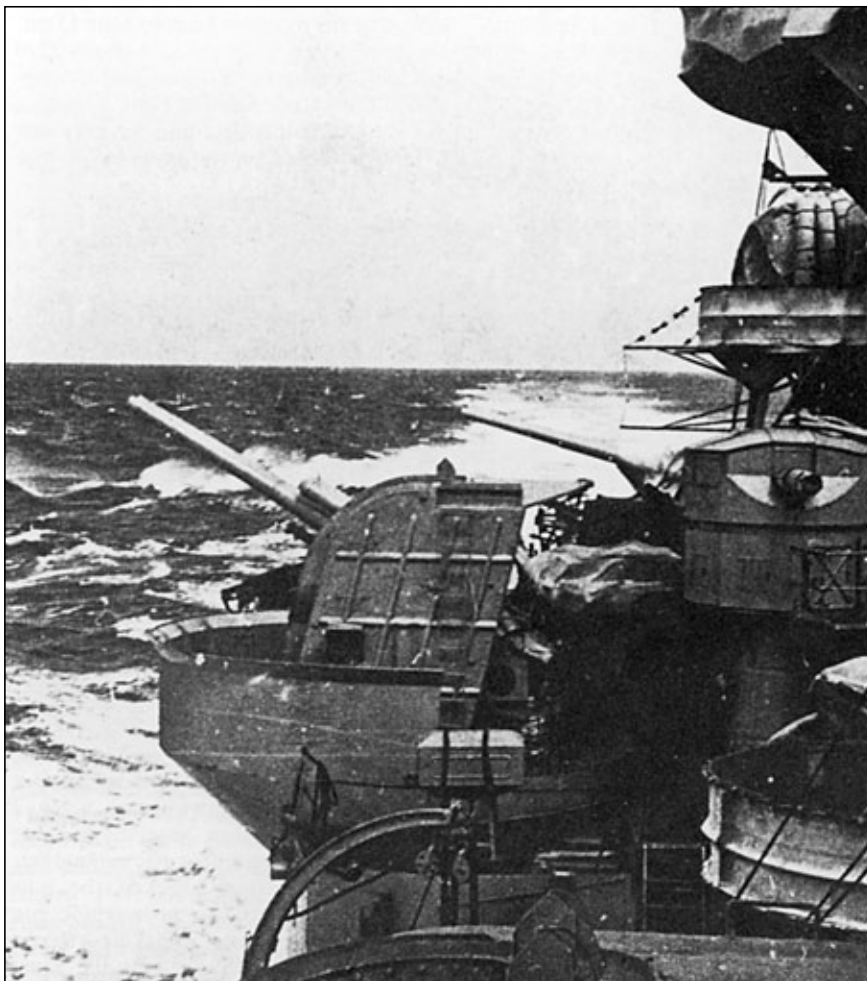
jedynczych podstawach typu „B”. Stanowiska jak i same działa były nie osłonięte, a ich naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej odbywało się ręcznie. Maksymalna prędkość obrotu stanowiska wynosiła 6°/sek., a prędkość podnoszenia i opuszczania luf 4,5°/sek. Ładowanie dział mogło odbywać się przy wszyst-

Charakterystyka taktyczno-techniczna dział kal. 120 mm L/45

Kaliber:	120 mm
Długość lufy:	5,60 m
Prędkość wylotowa:	825 m/sek.
Żywotność lufy:	700-1000 strz.
Szybkostrzelność:	11 (6-7 efektywny) strz./min
Maksymalny zasięg	
poziomy:	15 600 m
pionowy:	10 100 (efektywny: 8450 m)
Kąty podniesienia:	- 10° + 75°
Ciężar pocisku:	20,45 kg
Ciężar ładunku miotającego z łuską:	32,5-34 kg

Charakterystyka taktyczno-techniczna dział kal. 127 mm L/40 89 Shiki

Kaliber:	127 mm
Długość lufy:	5,28 m
Prędkość wylotowa:	720 m/sek.
Żywotność lufy:	800-1500 strz.
Szybkostrzelność:	14 (efektywna 11-12) strz./min
Maksymalny zasięg	
poziomy:	13 200 m
pionowy:	8100 (efektywny: 7400 m)
Kąty podniesienia:	- 8° + 90°
Ciężar pocisku:	23,45 kg
Ciężar ładunku miotającego z łuską:	34,45 kg
Zapas pocisków na lufę:	210 szt.



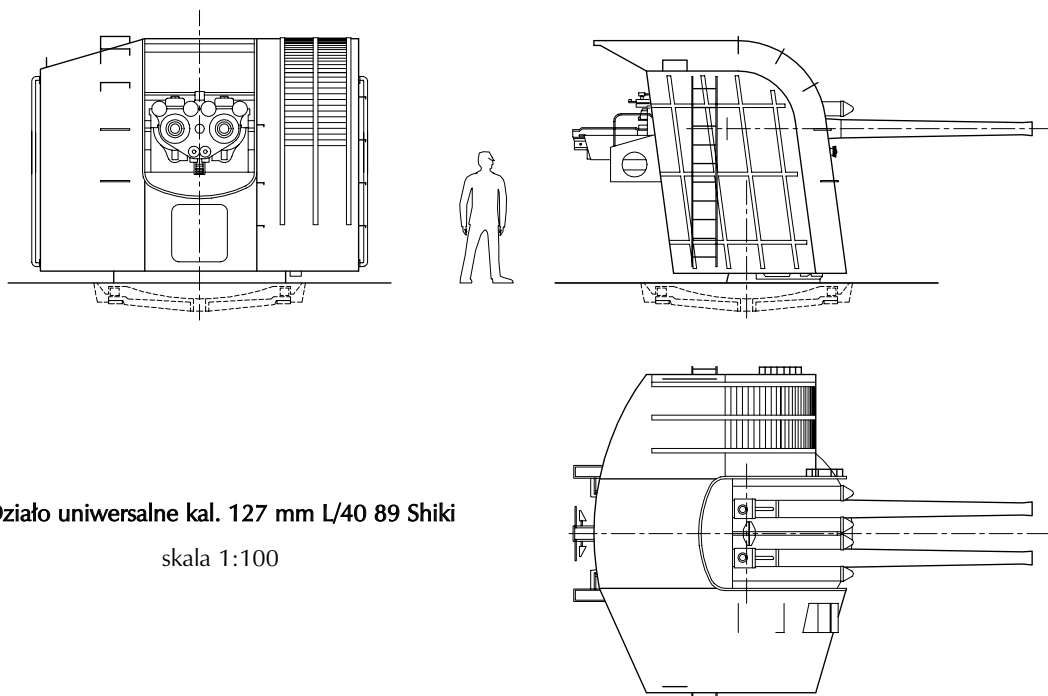
Ciekawe ujęcie burty krążownika *Myōkō* w 1936 roku. W centrum fotografii widoczne dwulufowe działo kal. 127 mm.

Fot. „Warship International”

kich kątach podniesienia. Ciężar stanowiska na tej podstawie wynosił 7,8 t. Dopiero w 1930 r. podstawy zostały zastąpione przez nowszą wersję „B₂” napędzaną elektro hydraulicznie. Prędkość obrotu stanowiska „B₂” wynosiła 10°/sek., a prędkość podnoszenia i opuszczania luf 6,5°/sek. Ładowanie mogło odbywać się przy wszystkich kątach podniesienia niezależnie od typu stanowiska. Ciężar pojedynczego stanowiska „B₂” razem z 1,6-3,2 mm osłoną przeciw bryzgową wynosił 10 t.

Po przebrojeniu w latach 1934/35 ciężka artyleria przeciwlotnicza składała się z ośmiu dział kal. 127 mm L/40 zainstalowanych na dwudziałowych podstawach „A₁ Mod 1”. Prace konstrukcyjne nad nowym modelem dział mającego zastąpić dotychczas stosowane działa przeciwlotnicze kal. 76 mm L/40 na dużych jednostkach rozpoczęto w 1928 r. pod kierunkiem inż. Chiyokichi Hada. Pierwsze próby poligonowe zostały przeprowadzone w 1931 r. i po ich pomyślnym zakończeniu zostały wprowadzone do uzbrojenia w dniu 6 lutego 1932 r. pod oznaczeniem 89 Shiki 12,7 cm.

Podstawa dział miała napęd uzyskiwany z silnika elektrycznego o mocy 10 KM przy 700 obr./min. Prędkość obrotu poziomego przy napędzie mechanicznym wynosiła maksymalnie 6°/sek.,



Działo uniwersalne kal. 127 mm L/40 89 Shiki
skala 1:100

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

a maksymalna prędkość podnoszenia i opuszczania dział 12°/sek. W przypadku awarii silnika istniała możliwość ręcznego naprowadzania na cel. Obsługa pojedynczego stanowiska składała się z jedenastu artylerzystów. Ciężar stanowiska z podstawą „A₁ Mod 1” w skład której wchodziła 2 mm osłonie zapewniająca osłonę przeciw bryzgom fal wynosiła 24,5 t. Półwieże zostały rozstawione po obu burtach na wysokości kominów na poziomie pokładu ochronnego. Komory amunicyjne znajdowały się na pokładzie średnim w pobliżu kotłowni nr 1. Z tego miejsca były transportowane windami amunicyjnymi do poziomu pokładu ochronnego i ręcznie przenoszone do dział. Ładowanie odbywało się ręcznie przy wszystkich kątach podniesienia.

W czasie prac modernizacyjnych przeprowadzonych w latach 1939-1941 na pokładach krążowników zainstalowano standardowe działka kal. 25 mm. Oryginalnie działka były francuską wersją działka Hotchkissa wz. 1930. Zmodyfikowana wersja przez dodanie tłumika płomieni niemieckiej firmy Rheinmetall była budowana na licencji w Arsenale Yokosuka pod oznaczeniem 96 Shiki 25 mm Kiju 1 Gata.

6 sierpnia 1936 r. wprowadzono na uzbrojenie sił japońskich zarówno same działka jak i podwójne podstawy. Stanowiska miały napęd elektryczny (silnik o mocy 1 KM) pozwalającego na zapew-

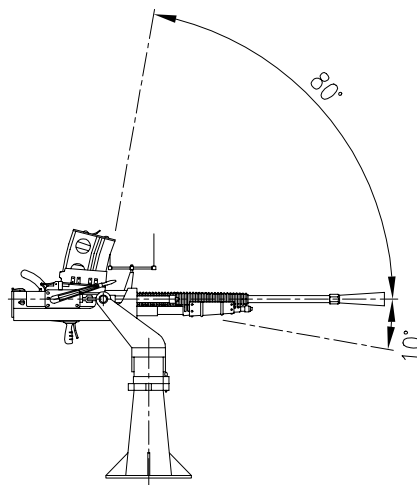
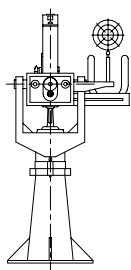
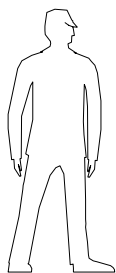
Charakterystyka taktyczno-techniczna działek kal. 25 mm L/60 96 Shiki Kiju 1 Gata

Kaliber:	25 mm
Długość lufy:	1,5 m
Prędkość wylotowa:	900 m /sek.
Żywotność lufy:	3-15 000 strz.
Szybkostrzelność:	220-240 (efektywna: 110-120) strz/min
Maksymalny zasięg	
pionowy (80°):	5250 m (efektywny zasięg przy zwalczaniu samolotów 1 500 m).
poziomy (50°):	7500 m
Kąty podniesienia:	- 10° + 80°
Ciężar pocisku:	243-262 g
Zapasy pocisków na lufę:	2000 szt.



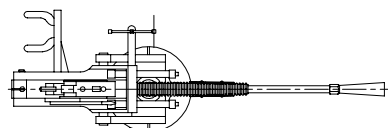
Obsługa dwulufowego działka kal. 25 mm.

Fot. „Ships of the World”

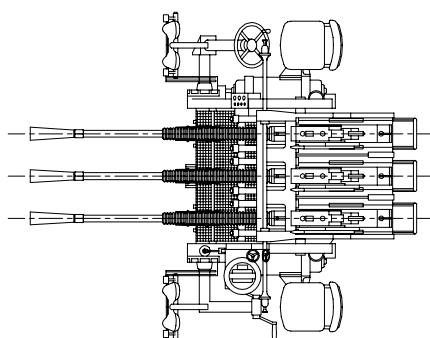
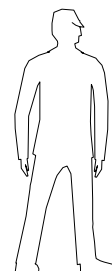
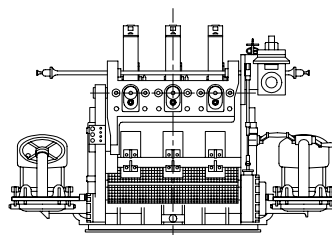
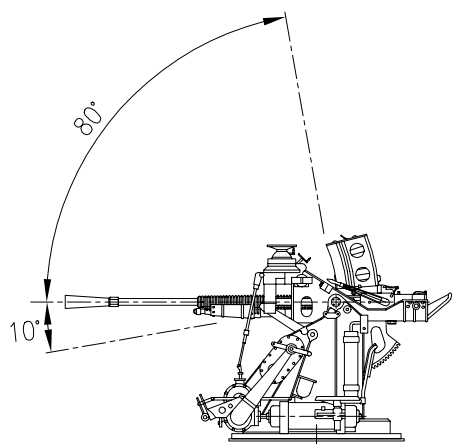


Pojedyncze działko przeciwlotnicze kal. 25 mm L/60

skala 1:50



Rys. Waldemar Kaczmarczyk



Potrójne działko przeciwlotnicze kal. 25 mm L/60

skala 1:50

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

nienie maksymalnej prędkości obrotu poziomego w granicach 18°/sek., natomiast w pionie 12°/sek. Każde z stanowisk zostało wyposażone w system kierowania

ogniem 95 Shiki. W praktyce z biegiem czasu okazało się, że powyższe wartości są zbyt małe dla zwalczania coraz szybszych amerykańskich samolotów. Ciężar po-

dwójnego stanowiska wynosił 1,1 t. (Wprowadzone w 1941 r. potrójne stanowisko 1,8 t; natomiast pojedyncze stanowisko z 1943 r. miało ciężar 785 kg). Działka mogły być ładowane przy każdym kącie podniesienia.

Komory amunicyjne znajdowały się między wieżami nr 1 i 2. Piętnastopociiskowe magazynki były podnoszone przez podajniki na wysokość średniego pokładu na prawej burcie. Od tego miejsca były transportowane na śródokręcie do podnośników znajdujących się bezpośrednio przy stanowiskach działek 25 mm.

Załoga składała się z siedmiu artylerzystów (w przypadku potrójnego stanowiska z dziewięciu).

W trakcie przebrojenia w 1935 r. zainstalowano osiem wkm-ów 13,2 mm plot Hô Shiki (2 x IV). Zostały one rozmieszczone po obu stronach dziobowego komina na miejscu zajmowanym dotychczas przez stanowiska kierowania ogniem przeciwlotniczym dla dział kal. 120 mm.

Podobnie jak w przypadku działek kal. 25 mm również wkm-y 13,2 mm zostały skonstruowane przez francuską firmę Hotchkiss a i prawa do budowy licencyjnej zakupiono 4 lutego 1933 r. Od 1935 r. czyli od chwili wprowadzenia ich

Charakterystyka taktyczno-techniczna wkm-ów kal. 13,2 mm L/76 Hô Shiki

Kaliber:	13,2 mm
Długość lufy:	1 m
Prędkość wylotowa:	800 m/sek.
Szybkostrzelność:	475 (efektywna: 250) strz./min
Maksymalny zasięg:	
pionowy (kąt 85°)	4500 m (efektywny zasięg przy zwalczaniu samolotów 1000 m).
poziomy (kąt 50°)	6400 m
Kąty podniesienia:	- 10° + 85°
Ciężar pocisku:	49,6-51,8 g
Zapas pocisków na lufę:	2500 szt.

Dane taktyczno-techniczne karabinu maszynowego kal. 7,7 mm 92 Shiki

Kaliber:	7,7 mm
Długość lufy:	1,28 m
Prędkość wylotowa pocisku:	745 m/sek.
Szybkostrzelność:	550 strz./min
Maksymalny zasięg:	
poziomy (50°):	4000 m (efektywny 1000 m)
pionowy (85°):	3000 m (efektywny 300 m)
Kąty podniesienia:	- 15° + 75°
Ciężar pocisku:	11,35 g

na uzbrojenie japońskich okrętów otrzymały oficjalne oznaczenie Hô Shiki 13 mm. Pociski były ładowane w piętnastopociskowych magazynkach.

Ciężar pojedynczego stanowiska wynosił 213 kg (1 Gata) lub 113 kg (6 i 7 Gata), podwójnego stanowiska 313 kg, poczwórnego 1 163 kg. Naprowadzanie pionowe i poziome stanowisk było ręczne.

Początkowe małokalibrowe uzbrojenie składało się z dwóch karabinów maszynowych Lewisa kal. 7,7 mm. Licencja na jego budowę została zakupiona w W. Brytanii i od 1926 r. uruchomiono ich produkcję w Japonii pod oznaczeniem 92 Shiki 7,7 mm Kijun. Ciężar podstawy wynosił 26 kg. Pociski były ładowane w stu pociskowych taśmach amunicyjnych. Ich demontaż z pokładów japońskich okrętów rozpoczęto pod koniec lat trzydziestych. Z krążowników typu *Myôkô* zostały usunięte w latach 1939-1941.

W chwili wejścia do służby uzbrojenie torpedowe składało się z: dwunastu wyrzutni torped kal. 610 mm 13 Shiki (4 x III) zainstalowanych w nieobrotowych stanowiskach na wysokości pokładu średniego w pobliżu maszynowni. W czasie pokoju zabierano dwadzieścia cztery torpedy typu 8 Nendo Shiki 2 Gô, podczas działań wojennych istniała możliwość załadowania na okręt trzydziestu sześciu podwodnych pocisków.

W czasie prac związanych z przebrojeniem prowadzonych w latach 1934/35 zdemontowano dotychczasowe wyrzutnie torped. Nowe obrotowe stanowiska zostały zainstalowane na wystających poza kadłub sponsorach pod wydłużonym pokładem ochronnym na rufie. Takie rozwiązanie zmniejszało niebezpieczeństwo powstania poważniejszych uszkodzeń jednostki w razie eksplozji głowic torpedowych i odsuwało eksplozję na otwartą przestrzeń. Początkowo planowano zainstalowanie szesnastu wyrzutni torped kal. 610 mm 92 Shiki 1 Gata (4 x IV), ale ostatecznie zainstalowano tylko osiem wyrzutni na rufowych stanowiskach (2 x IV). Zapas torped wynosił szesnaście sztuk (osiem na stanowiskach i osiem w rezerwie). Torpedy rezerwowe zostały umieszczone w pobliżu wyrzutni bok przy boku i ich głowice bojowe zostały osłonięte skrzyniami pancernymi o grubości 25 mm (stal Ducol) dla zmniejszenia uszkodzeń w razie przypadkowej eksplozji.

System szybkiego przeładunku wyrzutni torped został zainstalowany z przodu stanowisk. Składał się on z: systemu rolkowego i przewodu. Przewód jednym



Obsługa wyrzutni torped na jednym z krążowników.

Fot. „Ships of the World”

Dane taktyczno-techniczne torped 8 Nendo Shiki 2 Gô	
Kaliber:	610 mm
Długość:	8,42 m
Ciężar torpedy:	2 362 kg
Ciężar głowicy:	346 kg
Maksymalna prędkość:	38 węzłów
Zasięg:	20 000 m/27 w
	15 000 m/32 w
	10 000 m/38 w

końcem był przytwierdzony do ogona torpedy, a drugim do wyrzutni. Torpeda przesuwana się na rolkach, a przewód był nawijany na bęben napędzany siłą mięśni. Czas potrzebny do przygotowania stanowiska w zależności od wyszkolenia i zgrania obsługi wynosił około trzech-pięciu minut. Na lewej burcie przed pomieszczeniem wyrzutni torped na pokładzie średnim została umieszczona sprężarka dla „specjalnego powietrza” (tlenu).

Zmieniono również dotychczasowe torpedy na typ 90 Shiki.

MODERNIZACJA 1939-1941

Ciężka artyleria

Zmodernizowano instalację komunikacji z wieżami artyleryjskimi i zainstalowano krótkolufowe działa kal. 50 mm przeznaczonej dla treningów artylerzystów.

Artyleria przeciwlotnicza

Ciężka artyleria przeciwlotnicza nie została zmodernizowana i nadal składała się z: ośmiu dział kal. 127 mm (4 x II).

Usunięto natomiast poczwórne stanowiska wkm-ów kal. 13,2 mm i karabinów maszynowych kal. 7,7 mm. Na ich miejsce zainstalowano standardowe działka kal. 25 mm rozmieszczone wokół kominów. Dwa podwójne stanowiska wkm-ów kal. 13,2 mm przeniesione z platformy wokół komina zostały zainstalowane po obu stronach dziobowej nadbudówki dla przeciwstawienia się próbą jej ostrzelania przez atakujące samoloty.

Wyrzutnie torped

Uzbrojenie torpedowe zostało zwiększone przez zainstalowanie dodatkowych ośmiu wyrzutni torped 92 Shiki 1 Gata (2 x IV) na sponsorach poniżej pokładu ochronnego pod katapultami. System szybkiego przeładunku wyrzutni został zmodernizowany przez dodanie silnika pneumatycznego o mocy 7 KM oraz przesunięty do nowych dziobowych stanowisk wyrzutni torped. Wymieniono również torpedy na 93 Shiki i zwiększono ich zapas do dwudziestu czterech sztuk (osiem w rezerwie przy dziobowych stanowiskach). Torpedy typu 93 Shiki

Charakterystyka taktyczno-techniczna torped 90 Shiki

Kaliber:	610 mm
Długość:	8,55 m
Ciężar torpedy:	2,54 t
Ciężar głowicy:	0,39 t
Maksymalna prędkość:	46 węzłów
Zasięg:	15 000 m/35 w 10 000 m/42 w 7000 m/46 w

Charakterystyka taktyczno-techniczna torped 93 Shiki

Kaliber:	610 mm
Długość:	9 m
Ciężar torpedy:	2,7 t
Ciężar głowicy:	0,49 t
Maksymalna prędkość:	48 węzłów
Zasięg:	40 000 m/36 w 32 000 m/40 w 20 000 m/48 w

Gyôrai 1 Gata Mod 2 zostały wprowadzone na uzbrojenie ciężkich krążowników od 28 listopada 1935 r.

Systemy kierowania ogniem

Systemy kierowania ogniem artyleryjskim i torpedowym były takie same jak na wcześniejszych krążownikach typu *Kako*

i *Aoba*. Centralne Stanowisko Kierowania Ogniem 14 Shiki zostało zainstalowane na szczycie dziobowej nadbudówki. Główne stanowisko dowodzenia artylerią zostało ulokowane poniżej stanowiska kierowania, podczas gdy kalkulator artyleryjski 13 Shiki Sokutekiban określający kurs i prędkość celu znalazł swoje miejsce

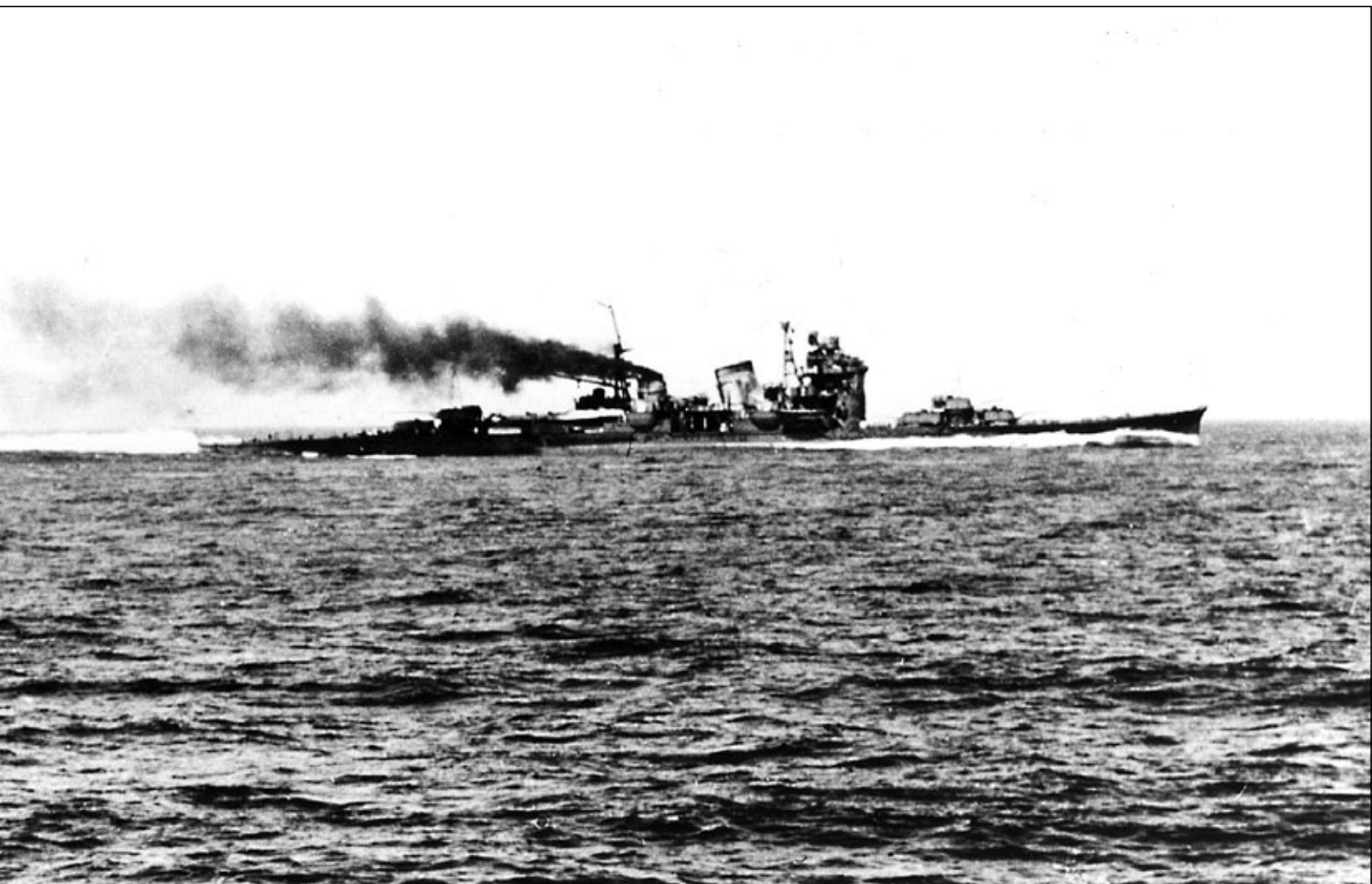
jeden poziom niżej. Urządzenie to zostało zbudowane przez Aichi Clock & Electric Motors Company w Nagoi. Rezerwowe stanowisko kierowania ogniem 14 Shiki znalazło swoje miejsce na dachu hangaru. Po modernizacji przeprowadzonej w latach 1934/35 jego stanowisko zostało przeniesione na rufową nadbudówkę.

Kierowanie i obliczanie danych dla dział kal. 120 mm przy prowadzeniu ognia do celów nawodnych i nisko lecących samolotów mogło być dokonywane na tych samych stanowiskach, z których kierowano ogniem dział głównej artylerii.

W chwili ukończenia budowy krążowników typu *Myôkô* rozpoczęły wchodzić na uzbrojenie stanowiska dla kierowania ogniem 89 Shiki Kôsha Shagekiban przeznaczonego dla artylerii przeciwlotniczej. Prace nad tym urządzeniem w skład, którego wchodził komputer wyliczający kąty podniesienia i czas nastawy zapalników rozpoczęto w oparciu o dokumentację techniczną stanowiska kierowania ogniem dział przy niskich kątach podniesienia. Pierwsze seryjne stanowiska tego typu zbudowane przez Aichi Clock & Electric Motors Company w Nagoi zostały zainstalowane w 1931 r. na omawianych krążownikach. Początkowo planowano ich umiejscowienie po obu stro-

Ujęcie *Myôkô* w trakcie prób po modernizacji — 31.03.1941.

Fot. zbiory Lars Ahlberg





Myōkō w pierwotnej konfiguracji. Zwraca uwagę odmienny typ dalocelownika stojącego na szczycie dziobowej nadbudówki. Widoczne również pozostałe systemy kierowania ogniem.

Fot. „Ships of the World”

nach dziobowej nadbudówki, jednak ostatecznie zostały one zainstalowane w małych wieżyczkach po obu stronach dziobowego komina.

W 1931 r. w zakładach Aichi powstało ulepszone stanowisko kierowania ogniem oznaczone jako 91 Shiki Kōsha Sōchi. Prototyp tego urządzenia był od 11 czerwca tego samego roku testowany na pancerniku *Yamashiro*. Po dokonaniu niezbędnych poprawek zostało ono oficjalnie wprowadzone do użycia 9 października 1934 r. Stanowisko miało 2 m wysokości, ciężar 3 t std i zajmowało powierzchnię 1 m². Zasięg pracy wynosił od 1000 do 13 500 m. Prędkość podniesienia siłą mięśni wynosiła 6°/sek., a obrotu w płaszczyźnie horyzontalnej 6,5°/sek. W przypadku zastosowania napędu silnikiem elektrycznym obie wartości zwiększały się do 16°/sek. Posiadał on sprzężony z sobą celownik i komputer, ale oddzielne stanowiska dalmierzy o bazie optycznej 4,5 m 89 Shiki. Na okrętach zostały one zainstalowane w październiku 1935 r. na poziomie średniego pokładu dziobowej nadbudówki na miejscu zajmowanym dotychczas przez reflektory typu „SU”. Dalmierze dla tego zestawu powstały na bazie współpracy pomiędzy Nippon Optical Manufacture Company w Nagoi, a niemieckimi zakładami Zeissa w Jenie.

Do chwili zakończenia produkcji przez zakłady macierzyste zbudowano pięćdziesiąt urządzeń tego typu.

Do optycznego pomiaru odległości służyły trzy stereoskopowe dalmierze o bazie optycznej 6 m typu 14 Shiki. Zostały one zainstalowane w wieżach nr 1, 2 i 4 artylerii głównej. Maksymalny zasięg pracy wynosił 35 000 m przy błędzie pomiaru na odległości 25 000 m wynoszącym 235 m. Produkcję dalmierzy prowadzono w Nippon Optical Manufakturze Company Nagoi.

Do walki nocnej okręty zostały wyposażone w pięć reflektorów o średnicy lustra 110 cm typu „SU” (150 A i 75 V), które zostały rozmieszczone następująco:

— jeden pomiędzy kominami na osi symetrii jednostek,

— dwa przy podstawie dziobowego komina,

— dwa na dziobowej nadbudówce.

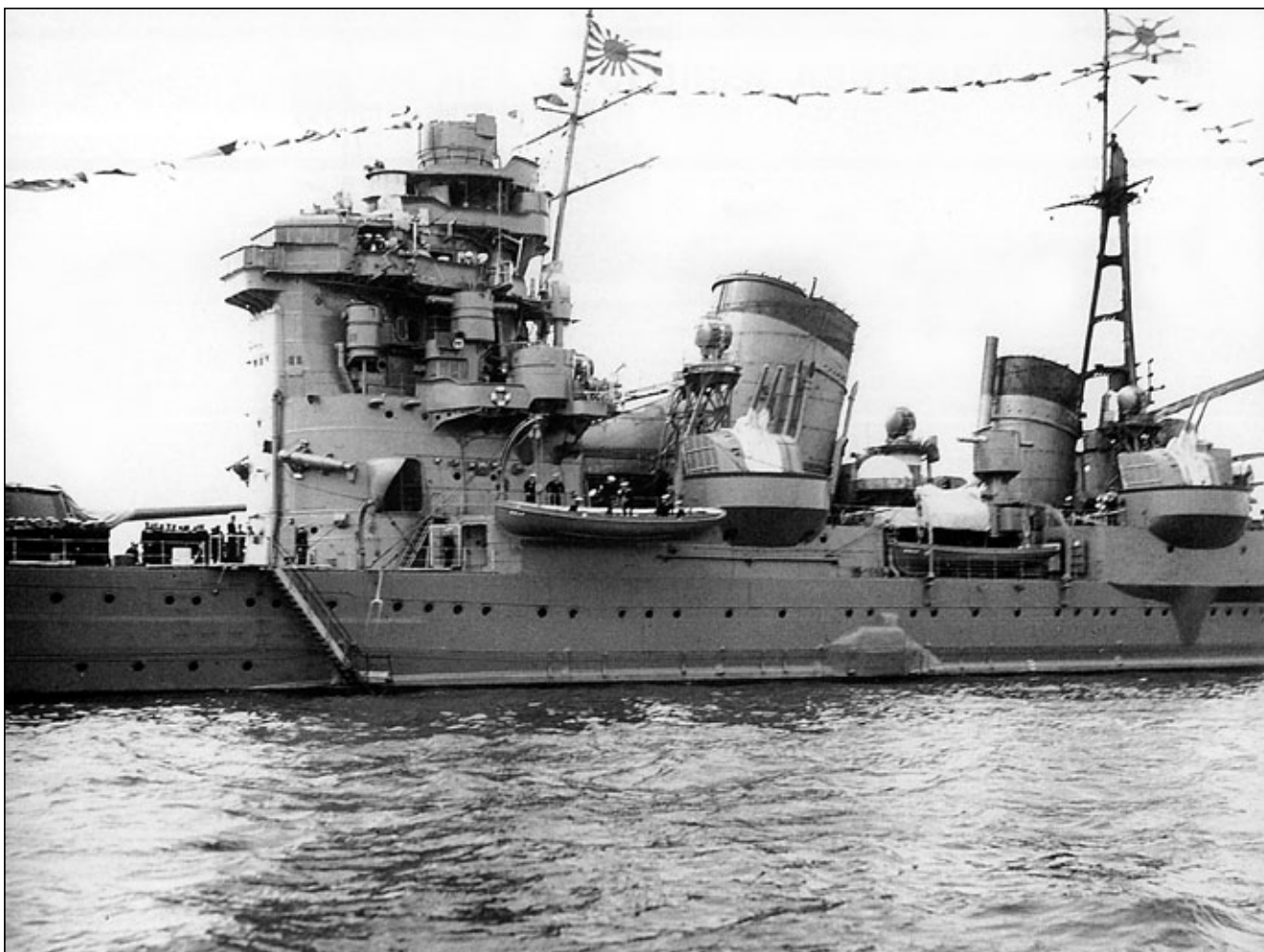
Reflektory dawały jasnoniebieskie światło o intensywności 9000 kandel/m² i miały zasięg pracy 6000 m. Kąty podniesienia wynosiły od -15° do + 100°.

Na przełomie października i listopada 1935 r. reflektory umieszczone na dziobowej nadbudówce zostały zastąpione przez dwa reflektory typu 92 Shiki (200 A i 80 V) o średnicy lustra 110 cm. Dawały one białe światło o intensywności 12 800 kandel/m² i miały zasięg pracy 6000 m.

MODERNIZACJA 1939-1941

Główna artyleria

Po usunięciu oryginalnych stanowisk kierowania ogniem artyleryjskim zmodernizowano górną część dziobowej nadbudówki. Na *Haguro*, *Nachi* i *Ashigarze* nowy dalocelownik 94 Shiki przeznaczony do kierowania ogniem na niskich kątach podniesienia dział został wyposażony w dalmierz stereoskopowy o bazie optycznej 6 m 14 Shiki zainstalowany na szczycie dziobowej nadbudówki. Stanowisko miało szerokość 1 m i wysokość 1,70 m przy ciężarze 2 t std. Obsługę stanowiska zapewniało sześciu ludzi. Maksymalny kąt podniesienia wynosił 45°, a depresji 12°. Nowy 92 Shiki Sokutekiban (kalkulator artyleryjski) obsługiwany przez ośmiu ludzi służył do określania kursu, prędkości, kąta i długości celu zainstalowany został piętro niżej w pomieszczeniu wykreślacza własnego kursu. Miał on długość 1,75 m i szerokość 1,25 m przy ciężarze 2 t std. Rezerwowy kalkulator artyleryjski 92 Shiki został umieszczony na rufowej nadbudówce. Na *Myōkō* dokonano tych samych zmian, jednak 6 metrowy dalmierz został ustawiony w oddzielnym stanowisku z tyłu dalocelownika, a 3,5 m dalmierze nawigacyjne zostały zdemontowane.



Ashigara w Kilonii - 14.05.1937 r. Fotografia bardzo dobrze ukazuje wygląd śródokręcia oraz jego elementów po modernizacji w latach 1934-1935. Fot. „Ships of the World”

Zamontowane w wieżach nr 1 dalmierze stereoskopowe o bazie optycznej 6 m zostały z nich usunięte i przeniesione na szczyt dziobowej nadbudówki. Powodem ich demontażu było osadzanie się na elementach ich optyki bryzgów wody powstających od uderzenia dziobu w fale, które uniemożliwiały ich wykorzystywanie na morzu.

Artyleria przeciwlotnicza

Propozycja zastąpienia dalocelowników dział kal. 127 mm typu 91 Shiki Kôsha Sôchi przez nowocześniejsze typu 94 Shiki Kôsha Sôchi nie została ostatecznie zrealizowana z powodu niewystarczającej produkcji nowych urządzeń. Dalmierze zostały natomiast rozdzielone od stanowisk naprowadzania — kontroli ognia i zainstalowane w oddzielnych wieżyczkach na śródokręciu, a później przeniesione na dziobową nadbudówkę.

Małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza: Do naprowadzania działek przeciwlotniczych kal. 25 mm wykorzystywano dalocelownik typu 95 Shiki. Był on również znany pod nazwą LPR — lub Le

Prieur — i na uzbrojenie zostały wprowadzone 7 stycznia 1937 r. Całkowicie zamknięte stanowiska miały wysokość 1,80 m i szerokość 2 m. Prędkość obrotu w płaszczyźnie horyzontalnej przy napędzie silnikiem elektrycznym wynosiła 18°/sek. (ręcznie 13°/sek.), a w płaszczyźnie pionowej 12°/sek. przy zastosowaniu silnika elektrycznego i 9°/sek. przy zastosowaniu napędu ręcznego. Maksymalny zasięg pracy urządzeń wynosił 3800 m przy prędkości celu do 380 km/h. Po rozpoczęciu wojny wartość została zwiększona do 500 km/h, a pod koniec wojny do 900 km/h. W czasie modernizacji zostały ustawione po obu stronach rufowego komina nad stanowiskami działek przeciwlotniczych.

Uzbrojenie torpedowe:

Stanowisko Strzelań Torpedowych zostało ponownie zmodernizowane i przystosowane do strzelań na dystansie 30 000 m. Do naprowadzania stanowisk na cel służył 93 Shiki Sokutekiban określający kurs i prędkość celu. 92 Shiki Surai Hioban (stanowisko odpalania tor-

ped) znajdowało się na szczycie dziobowego masztu i 93 Shiki Shohoban zainstalowany w pomieszczeniu wykreślacza własnego kursu pod dziobową nadbudówką. Miał on długość 1,80 m; szerokość 0,58 m i 0,79 m wysokości przy ciężarze 880 kg. Obsługiwany był przez pięciu ludzi. Również na szczycie masztu dziobowego zainstalowano 97 Shiki Hoiban komputer ułatwiający pracę oficera torpedowego poprzez automatyczne wypracowywanie danych do strzelania. Ostatnie z tych stanowisk początkowo zainstalowano na *Myôkô*, ale w 1941 r. jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych zostało wprowadzone na wyposażenie pozostałych okrętów.

Reflektory

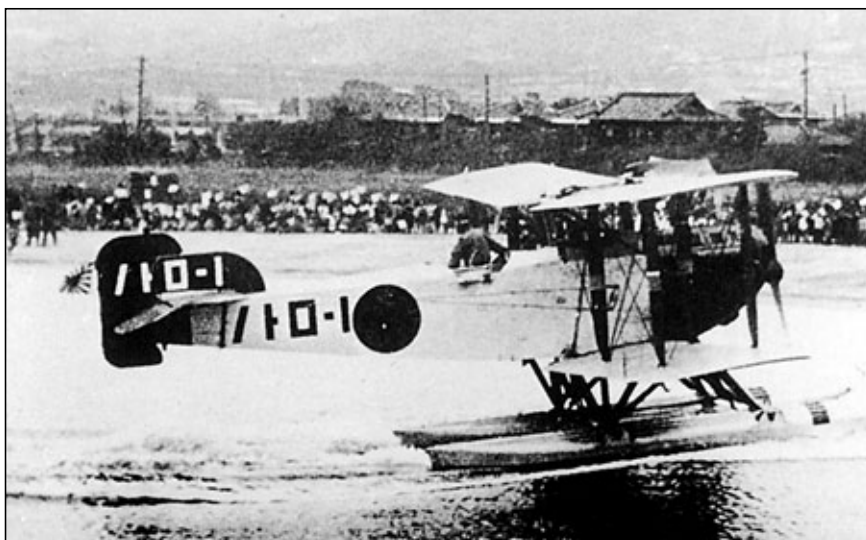
Ostatnie trzy reflektory typu „SU” zostały usunięte i zastąpione przez dwa typu 92 Shiki o średnicy lustra 110 cm. Zostały one ustawione na platformie bok przy boku pomiędzy kominami. Dwa stanowiska kierowania reflektorami typu 96 Shiki zainstalowano na platformie obrony przeciwlotniczej.

Pojedyncza katapulta powietrzna typu Kure Shiki 1 Gô Shashutsu została zainstalowana podczas budowy w pobliżu prawej burty pomiędzy hangarem i wieżą artylerii głównej nr 4. Miała ona długość 19,4 m i mogła wystrzeliwać samoloty o masie do 2 t z prędkością do 26 m/sec. To nieco dziwne umiejscowienie katapulty wynikało z umiejscowienia na przeciwnej burcie nawiewników dla przedziałów turbin.

Po ukończeniu budowy krążowników na pokłady został zaokrętowany jeden wodnosamolot typu 15 Shiki. W czasie letnich manewrów w 1930 r. na pokładzie *Myôkô* znajdował się jeden wodnosamolot typu 14 Shiki, który z racji swojej masy musiał być opuszczany przy pomocy bomu na powierzchnię wody dla startu.

W czasie prac modernizacyjnych w latach 1934-35 usunięto dotychczasową katapultę i na dobudowanym pokładzie ochronnym zainstalowano dwie prochowe katapulty Kure Shiki 2 Gô Shashutsu 3 Gata. Mogły one wystrzeliwać wodnosamolot o masie 3 t. Zlikwidowano również hangar i od tego momentu do końca służby okrętów wodnosamoloty będą ustawiane na pokładzie lub bezpośrednio

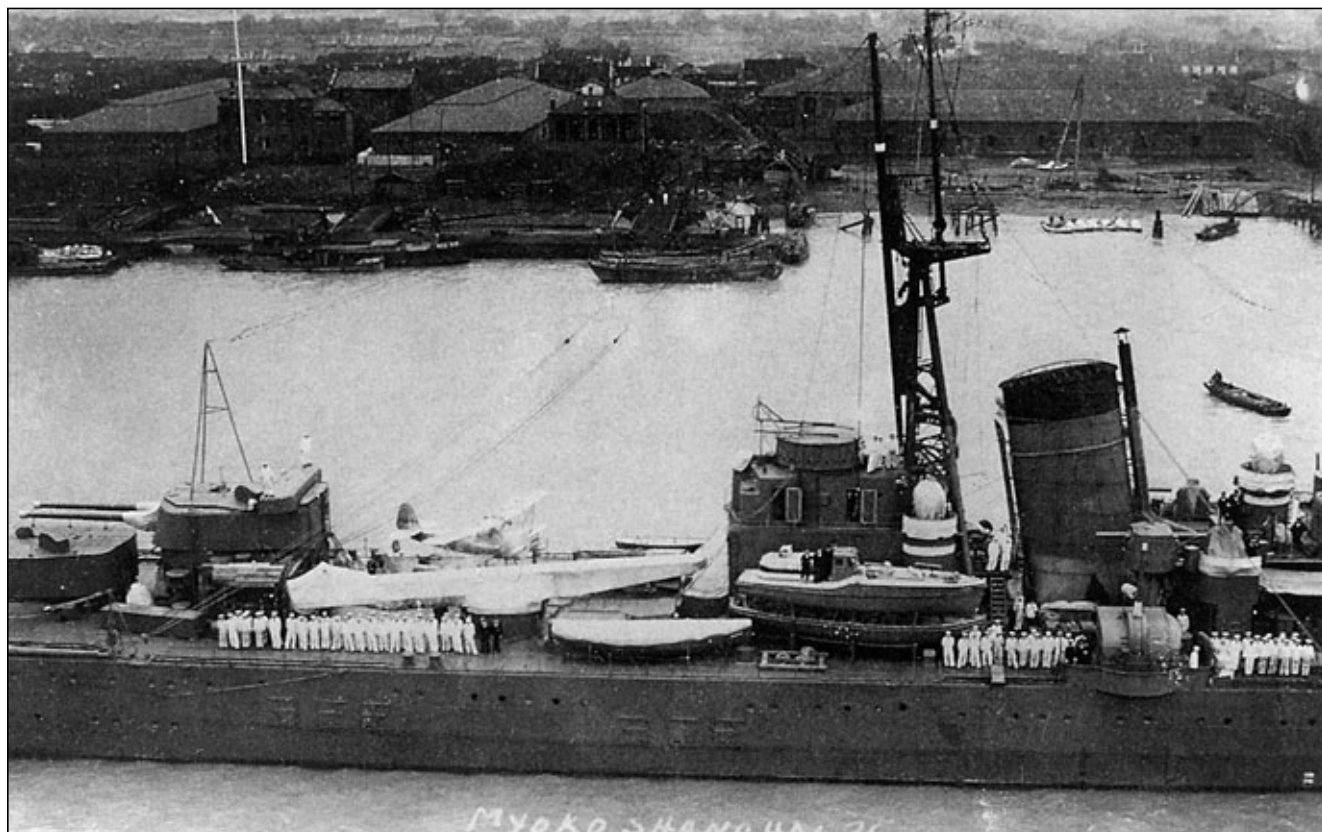
Myôkô w Szanghaju, prawdopodobnie w 1933 roku, z jedną katapultą Kure Shiki 1 Gô. Fot. zbiory Siegfried Breyer

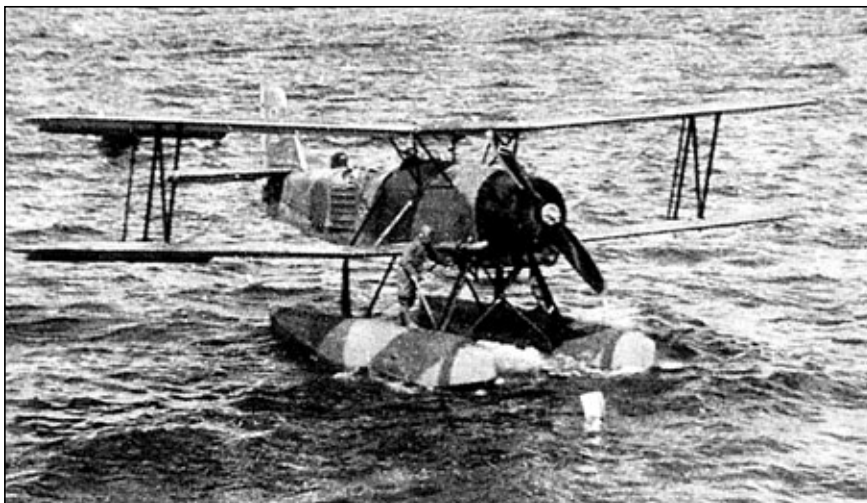


Wodnosamolot Yokosho E1Y1 należał do początkowego wyposażenia krążowników typu *Myôkô*.
Fot. „Ships of the World”

Dane taktyczno techniczne wodnosamolotów: 15 Shiki (Nakajima E2N1) i 14 Shiki (Yokosho E1Y1)

Oznaczenie japońskie:	E2N1	E1Y3
Rozpiętość skrzydeł (m):	13,52	14,23
Długość kadłuba (m):	9,57	10,73
Napęd:	1 x 300 KM Mitsubishi	1 x 450 KM Lorraine
Prędkość maksymalna (km/h):	172	189
Na wysokości (m):	0	3000
Maksymalny zasięg (km):	600	1156
Przy prędkości (km/h):	120	139
Ciężar własny (kg):	1409	1930
Ciężar maksymalny (kg):	1950	2760
Uzbrojenie:	1 x 7,7 mm	1 x 7,7 mm; 220 kg bomb
Liczba zbudowanych maszyn:	77	104





Wodnosamolot E7K2 do maszyna starsza, lecz bardzo udana i używana z powodzeniem do końca wojny przez marynarkę japońską do różnych celów.

Fot. „Ships of the World”

na katapultach. Po pokładzie maszyny były przetaczane na specjalnych wózkach poruszających się na szynach i poprzez zwrotnice ustawianych na swych stanowi-

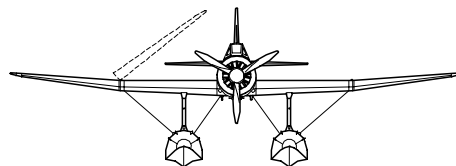
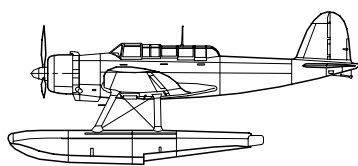
skach. Zmieniono również wodnosamoloty. Na miejsce poprzednich zaokrętowano: dwa typu 95 Shiki (E7K2) i jeden typu 94 Shiki 2 Gō (E7K1). Od 1936 r. na

pokładach znajdowały się już trzy wodnosamoloty typu 95 Shiki i od czasu do czasu zabierano także jeden typu 94 Shiki. Był on wówczas ustawiany na prawoburtowej katapulcie.

Piloci i mechanicy lotniczy zostali zakwaterowani w pomieszczeniach po wymontowanych wyrzutniach torpedowych na poziomie średniego pokładu. Na górnym pokładzie stworzono miejsce dla naprawy wodnosamolotów i przechowywania części zapasowych.

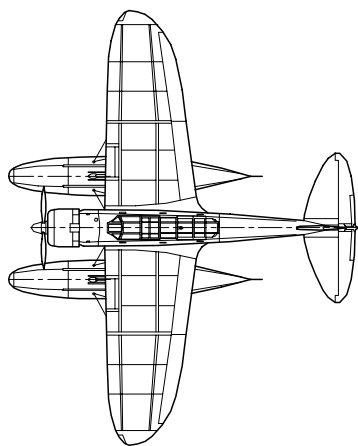
MODERNIZACJA 1939-1941

Dotychczasowe katapulty zostały usunięte i na ich miejsce zainstalowano dwie katapulty prochowe typu Kure Shiki 2 Gō Shashutsu 5 Gata mogące wystrzeliwać samoloty o masie do 4 t z prędkością do 100 km/h. Zmodernizowano również system szynowego transportu wodnosamolotów do katapult podobnie do tego jaki został zastosowany na modernizowanych jednostkach typu *Mogami*.



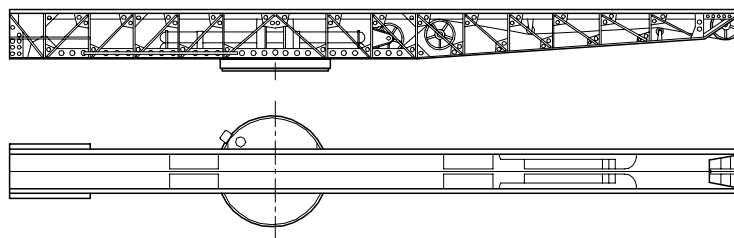
Wodnosamolot Aichi E13A1 „Jake”

skala 1:200



Katapulta Kure Shiki 2 Gō Gata

skala 1:200



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Dane taktyczno-techniczne wodnosamolotów Kawanishi E7K2 i Nakajima E4N2

Oznaczenie japońskie:	E7K2	E7K1
Oznaczenie alianckie:	„Alf”	-
Rozpiętość skrzydeł (m):	11,5	11
Długość kadłuba (m):	10,5	8,8
Napęd:	1 x 870 KM Mitsubishi Zuisai 11	1 x 750 KM Nakajima „Jupiter”
Prędkość maksymalna (km/h):	256	240
Na wysokości (m):	2000	500
Maksymalny zasięg (km):	1900	1900
Przy prędkości (km/h):	160	232
Ciężar własny (kg):	2100	1252
Ciężar maksymalny (kg):	3300	1800
Uzbrojenie:	3 x 7,7 mm; 120 kg bomb	2 x 7,7 mm; 60 kg bomb
Liczba zbudowanych maszyn:	347	152 (na licencji Vought-Corsaira)

Dane taktyczno-techniczne wodnosamolotów typu Aichi E13A1 i Mitsubishi F1M2

Oznaczenie japońskie:	E13A1	F1M2
Oznaczenie alianckie:	„Jake”	„Pete”
Rozpiętość skrzydeł (m):	14,50	11
Długość kadłuba (m):	11,3	11,3
Napęd:	1 x 1020 KM Mitsubishi Kinsei 43	1 x 875 KM Mitsubishi Zusei 13
Prędkość maksymalna (km/h):	375	375
Na wysokości (m):	8 730	3 440
Maksymalny zasięg (km):	-	740
Przy prędkości (km / h):	220	200
Ciężar własny (kg):	2 642	1964
Ciężar maksymalny (kg):	4 000	2 856
Uzbrojenie:	1 x 20 mm; 1 x 7,7 mm; 250 kg bomb	3 x 7,7 mm; 120 kg bomb
Liczba zbudowanych maszyn	1 418	704

Po zakończeniu prac na pokład *Ashigary* zaokrętowano trzy wodnosamoloty typu 95 Shiki (E8N1), które pozostały na jego pokładzie do listopada 1941 r. oraz jeden 94 Shiki. Natomiast na *Nachi* i *Haguro* zaokrętowano: jeden typu 94 Shiki i dwa typu 95 Shiki. Od listopada 1941 r. wszystkie jednostki tego typu zabierały: jeden wodnosamolot typu 0 Shiki (F1M2) i dwa 95 Shiki. W kadłubie z lewej burty przy wieży nr 4 zbudowano specjalne pomieszczenie dla czterech bomb o masie 250 kg i czterdziestu czterech o masie 60 kg bomb razem z windą do ich transportu na pokład.

W czasie działań wojennych w okresie marzec-kwiecień 1942 r. na pokładach okrętów zostały zamienione wodnosamoloty typu 95 Shiki na 0 Shiki (Aichi E13A1). Krążowniki zabierały jeden nowy wodnosamolot i dwa F1M2, ale w okresie wiosny / lata 1943 r. zwiększono ich liczbę do dwóch i zmniejszając liczbę F1M2 do jednego.

W marcu 1944 r. na pokładzie *Myōkō* i *Haguro* znajdowały się dwie maszyny ty-

pu Aichi E13A1 i jedna typu F1M2, natomiast dwie bliźniacze jednostki do czerwca 1944 r. posiadały dwie maszyny F1M2. Od października tego roku krążowniki zabierały wyłącznie dwa wodnosamoloty typu E13A1.

WYPOSAŻENIE RADAROWE

W Cesarskiej Marynarce urządzenia radarowe były znane pod nazwą Denta (fala elektromagnetyczna) Tanshingi (poszukująca lub ostrzegająca) w skrócie Dentan (od trzech pierwszych liter obu słów). Każde z urządzeń było wyszczególnione w kolejności przez Shiki (Typ), Gō (Numer lub Model), Gata (Model) i Kai (Modyfikacja). W praktyce przy nazewnictwie w oficjalnych dokumentach opuszczano słowo Shiki i używano tylko Gō-Gata.

Pierwsze próby z urządzeniami radarowymi przeprowadziła armia japońska we wrześniu 1941 r. Był to radar wczesnego ostrzegania powietrznego 11 Gō Dentan. Urządzenie miało moc 40 kW i pracowało na fali długości 3 m. Z odległości 250 km

lokalizował grupę samolotów, a pojedynczą maszynę z odległości 120 km przy błędzie pomiaru $\pm 1-2$ km.

Pierwszą jednostką Cesarskiej Marynarki Wojennej wyposażoną w radar był pancernik *Ise*, który otrzymał w maju 1942 r. ulepszoną wersję radaru 11 Gō pod nazwą 12 Gō Dentan. Próby nowego urządzenia na pokładzie pancernika pozwoliły na usunięcie pewnych usterek technicznych i w wersji poprawionej (21 Gō Dentan) wszedł na wyposażenie okrętów japońskiej floty. Radar pracował na długości fali 1,5 m i mocy 5 kW.

Konserwatywni admirałowie i Admirałcja długo blokowali badania nad nowym wyposażeniem. Dopiero pierwsze dotkliwe klęski (Midway i bitwy morskie wokół Wysp Salomona), gdzie U.S. Navy skutecznie wykorzystywała radar zarówno do obrony jak i ataku pokazały jak wielką przewagę daje nowoczesne wyposażenie elektroniczne na pokładach okrętów. Straconego czasu nie udało się odrobić i na tym polu japońscy naukowcy pozostali daleko z tyłu, pomimo kontaktów z niemieckimi ośrodkami badawczymi.

Pierwsze radary na pokładach krążowników typu *Myōkō*, a dokładniej na *Ashigarze* została zainstalowana w maju 1943 r. podczas jej remontu w bazie Sasebo. Były to radary wczesnego ostrzegania nawodnego i powietrznego typu 21 Gō Kai 2 produkcji Tōshiba & Nihon Onyōkō. Pomieszczenie operatorów radaru zostało zlokalizowane na dziobowym maszcie w pomieszczeniu goniometru. Materacowa antena typu Gata 6 przystosowana do wysyłania i odbierania impulsów radarowych zamontowana na szczycie dziobowego masztu zastąpiła stanowisko strzelających torpedowych. Dipole antenowe zostały horyzontalnie spolaryzowane i każdy z czterech elementów miał długość 75 cm. Dotychczasowe stanowisko goniometru i jego antena została na wszystkich krążownikach przeniesiona na dziobową nadbudówkę.

W czasie pobytu w Ominato (wrzesień 1943 r.) na *Nachi* zainstalowano eksperymentalny radar wczesnego ostrzegania powietrznego 21 Gō Dentan Kai 3. W porównaniu do wcześniejszej wersji Kai 2 posiadał on zwiększoną moc do 25-30 kW i większą materacową anteną typu Gata 7. Antena składała się z czterech horyzontalnie ułożonych elementów. W zamysłu miał on być pomocny w kierowaniu ogniem artylerii głównej i przeciwlotniczej. Jednak nie spełnił on pokładanych w nich nadziei i w czasie remontu okrętu

Dane taktyczno-techniczne radaru 21 Gô

Oficjalne oznaczenie:	2 Shiki 2 Gô Denpa Tanshingi 1 Gata Kai 2 (= Typ 2 Model 2 Radar Model 1 Modernizacja 1)
Wprowadzony na wyposażenie:	sierpień 1943 r.
Zastosowanie:	duże jednostki nawodne
Długość fali:	150 cm
Moc:	5 kW
Nadajnik:	Oscylator z dwoma lampami elektronowymi T-310
Odbiornik:	UN-954
Detektor:	RE-3
Szerokość wiązki radarowej:	Horyzontalnie – 17°, pionowo – 30°.
Zasięg:	Grupa samolotów: 100 km, pojedynczy samolot: 70 km, duże okręty nawodne 20 km. Błąd pomiaru 5-8°.
Ciężar:	840 kg
Liczba zbudowanych urządzeń:	30-40 sztuk
Obsługa:	2 radarzystów + 2-3 telefonistów

Dane taktyczno-techniczne radaru 22 Gô

Oficjalne oznaczenie:	2 Gô Denpa Tanshingi 2 Gata Kai 4 (= Model 2 Radar Model 2 Modernizacja 4)
Wprowadzony na wyposażenie:	grudzień 1942 r.
Zastosowanie:	jednostki nawodne i okręty podwodne
Długość fali:	10 cm
Moc:	2 kW
Nadajnik:	Chłodzony wodą Magnetron krystaliczny
Odbiornik:	M-312-A
Szerokość wiązki radarowej:	Horyzontalna i pionowa po 19°.
Detektor oscylatorem:	Krystaliczny detektor magnetronowy M-60-S z lokalnym
Zasięg:	Pancerniki: 35 km \pm 700 m, krążowniki: 20 km \pm 700 m, niszczyciele: 17 km \pm 600 m, grupa samolotów: 35 km, pojedynczy samolot: 17 km. Błąd pomiaru \pm 3°.
Ciężar:	1320 kg
Liczba zbudowanych urządzeń:	300 sztuk
Obsługa:	2-3 radarzystów + 2-3 telefonistów

(listopad 1943-styczeń 1944 r.) został zdemontowany. Dalsze prace rozwojowe tej wersji prowadzone w laboratoriach Marynarki Wojennej z powodu braku sa-

tysfakcjonujących wyników zostały prze-rwane w kwietniu 1944 r.

Kolejne urządzenia radarowe zostały wprowadzone na pokład *Nachi* i *Ashiga-*

Dane taktyczno-techniczne radaru 13 Gô

Oficjalne oznaczenie:	3 Shiki 1 Gô Denpa Tanshingi 3 Gata (= Typ 3 Model 1 Radar Model 3)
Wprowadzony na wyposażenie:	marzec 1943 r.
Zastosowanie:	duże jednostki nawodne
Długość fali:	200 cm
Moc:	10 kW
Nadajnik:	Oscylator typu 2C z dwoma lampami elektronowymi T-311
Odbiornik:	UN-954
Detektor:	RE-3
Szerokość wiązki radarowej:	Horyzontalnie – 34°, pionowo – 17° 30'.
Zasięg:	Grupa samolotów: 100 km, pojedynczy samolot: 50 km. Błąd pomiaru \pm 10°.
Ciężar:	110 kg
Liczba zbudowanych urządzeń:	1000 sztuk
Obsługa:	2 radarzystów + 2 telefonistów

ry w grudniu 1943-marcu 1944 r. w czasie ich pobytu w bazie Sasebo zainstalowano na ich pokładach radar wczesnego ostrzegania nawodnego typu 22 Gô Dentan Kai 4 M. Pierwsze urządzenia tego typu zostały eksperymentalnie zainstalowane w marcu 1942 r. na dwóch niszczycielach: *Kazegumo* i *Makigumo*. Następnie otrzymywały w miarę zwiększania produkcji nowy radar wszystkie większe japońskie okręty artyleryjskie od niszczycieli wzwyż. Antena radarowa składała się z dwóch rogów: górny służył do odbierania fal radarowych, dolny do wysyłania fal radarowych. Na krążownikach stanowisko operatorów zostało zainstalowane w dolnej części trójnożnego masztu.

W czasie prób morskich z odległości 35 000 m zlokalizował pancernik *Ise* z błędem pomiaru odległości \pm 700 m i kierunku \pm 5°. Podobnie jak wcześniejsze typy radarów, również on nie był przystosowany do kierowania ogniem artylerii.

Badania i próby przeprowadzane przez armię japońską pomiędzy wrześniem 1943 r., a lutym 1944 r. nad stworzeniem skutecznego radaru wczesnego ostrzegania powietrznego doprowadziły do stworzenia urządzenia o nazwie 13 Gô Dentan. Duże zainteresowanie tym radarem od samego początku wykazywała flota japońska, która w marcu 1944 r. przeprowadziła prace adaptacyjne dla zainstalowania tego radaru na pokładach okrętów. Po pomyślnym zakończeniu programu badań poczynszy od wiosny 1944 r. został wprowadzony na wyposażenie wielu jednostek łącznie z ścigaczami okrętów podwodnych.

W sierpniu 1944 r. zainstalowano na pokładach krążowników podczas ich pobytu w Japonii radar wczesnego ostrzegania lotniczego typu 13 Gô. Na *Nachi* antena radarowa została zainstalowana z tyłu dziobowego masztu natomiast urządzenia radarowe zostały zainstalowane w strukturze dziobowego masztu. Na pozostałych trzech jednostkach antena radarowa została zainstalowana na froncie dziobowego masztu, a pomieszczenie radarzystów znalazło swoje miejsce w dziobowej nadbudówce poniżej masztu niedaleko centrali telefonicznej. Nie był on przystosowany do kierowania ogniem dział przeciwlotniczych i jego funkcje z powodzeniem były wypełniane przez dwa wcześniej opisane radary. Jedyną jego zaletą była stosunkowo mała masa — 110 kg.

Pomiędzy grudniem 1943 i wrześniem 1944 r. w laboratoriach badawczych prowadzono prace nad przystosowaniem radaru typu 22 Gô do kontroli ognia artyleryjskiego. Efektem tych prac był radar 22 Gô Dentan Kai 4 S (w literaturze można również spotkać określenie 33 Gô Dentan). Modernizacja polegała głównie na wprowadzeniu stabilizatora napięcia i zastosowania najnowszego odbiornika superheterodynowego, którego pierwsze egzemplarze seryjne zostały zbudowane w sierpniu 1944 r. Dodatkowo zastosowano także regulator napięcia pozwalający na bardziej stabilne zasilanie nowego urządzenia z źródła zasilania. Zewnętrznie różnił się zastosowaniem dużego (80 cm) rogu odbiorczego sygnałów. Modernizacja radaru 22 Gô na *Haguro* (lipiec) i *Myôkô* (sierpień), *Nachi* i *Ashigara* (wrzesień 1944 r. w Kure) zostały przeprowadzone na dwóch pierwszych okrętach przez lokalną sekcję naprawczą Nr 101 w Singapurze (No. 101 Kôsakubu). Nowy radar dokonywał również pomiaru kursu i odległości do celu. Spowodowało to usunięcie Sokutekiban i w jego miejsce zainstalowano dodatkowe wyposażenie radarowe.

W czasie prób morskich nowa wersja radaru zainstalowana na ciężkim krążowniku *Nachi* zlokalizowała ciężki krążownik *Tone* z odległości 17 000 m przy błędzie pomiaru odległości ± 100 m i kierunku $\pm 2-5^\circ$.

PASYWNE URZĄDZENIA RADAROWE

W kwietniu 1943 r. rozpoczęto prace nad urządzeniami pozwalającymi na wychwytywanie sygnałów radarowych emitowanych przez amerykańskie radary pracujące na falach metrowych. Oficjalnie otrzymały one nazwę Denpa Tansakuki stanowiącą zbitkę od słów Denpa — fala elektromagnetyczna i Tanshingi — poszukująca lub ostrzegająca i Ki-aparatura. W styczniu 1944 r. zakończono sukcesem prace nad urządzeniem pracującym w zakresie metrowym i drugim wychwytyującym fale centymetrowe. Po zakończeniu prób odbiorniki zostały wprowadzone na wyposażenie w kwietniu 1944 r.

Aparatura do odbioru fal radarowych w zakresie metrowym otrzymała oznaczenie „E-27” lub Gata 3 i mogła wychwytywać fale radarowe o długości 0,75-4 m z odległości do 300 km. Do ich odbioru wykorzystywano dwie nieobrotowe anteny „Metox” zamontowane po obu stronach dziobowej nadbudówki

Dane taktyczno-techniczne radaru 33 Gô	
Oficjalne oznaczenie:	3 Gô Denpa Tanshingi 3 Gata Kai 4 (= Model 3 Radar Model 3 Modernizacja 4)
Wprowadzony na wyposażenie:	sierpień 1944 r.
Zastosowanie:	jednostki nawodne
Długość fali:	10 cm
Moc:	2 kW
Nadajnik:	Chłodzony wodą Magnetron krystaliczny
Odbiornik:	M-312-A
Detektor:	Krystaliczny detektor magnetronowy M-60-S z lokalnym oscylatorem
Szerokość wiązki radarowej:	?
Zasięg:	Pancerniki: 25 km, krążowniki: 12 km, niszczyciele: 10 km, błąd pomiaru kąta $\pm 2-5^\circ$, odległości ± 100 m.
Ciężar:	800 kg
Liczba zbudowanych urządzeń:	? sztuk
Obsługa:	2-3 radarzystów + 2-3 telefonistów

i zainstalowaną na obrotowej podstawie kierunkową antenę „Rocket” usytuowaną na dziobowym maszcie lub szczycie dziobowej nadbudówki dla dokładniejszego określenia kierunku transmisji radarowej.

Urządzenie do odbioru fal centymetrowych znane jako Gata 3 mogło odbierać fale radarowe o długości 3-75 cm. Obrotowa paraboliczna antena w kształcie dysku o średnicy 4,5 cm była montowana na szczycie dziobowej nadbudówki.

Powyższe urządzenia ostrzegawcze zostały ułożone w tych samych pomieszczeniach, w których wcześniej zainstalowano urządzenia radarowe.

URZĄDZENIA HYDROLOKACYJNE

Po zakończeniu walk w rejonie Wysp Salomona podjęto decyzję o wyposażeniu krążowników typu *Myôkô* w hydrofony typu 93 Shiki Gô 2. Było to urządzenie japońskiej budowy wprowadzone na wyposażenie 11 kwietnia 1935 r. Przy ciężarze 1 t std, składało się z szesnastu mikrofonów w dwóch eliptycznych tablicach. Membrana głośnika miała średnicę 14,5 cm pozwalającą na wychwytywanie szumów o częstotliwości od 35 dB.

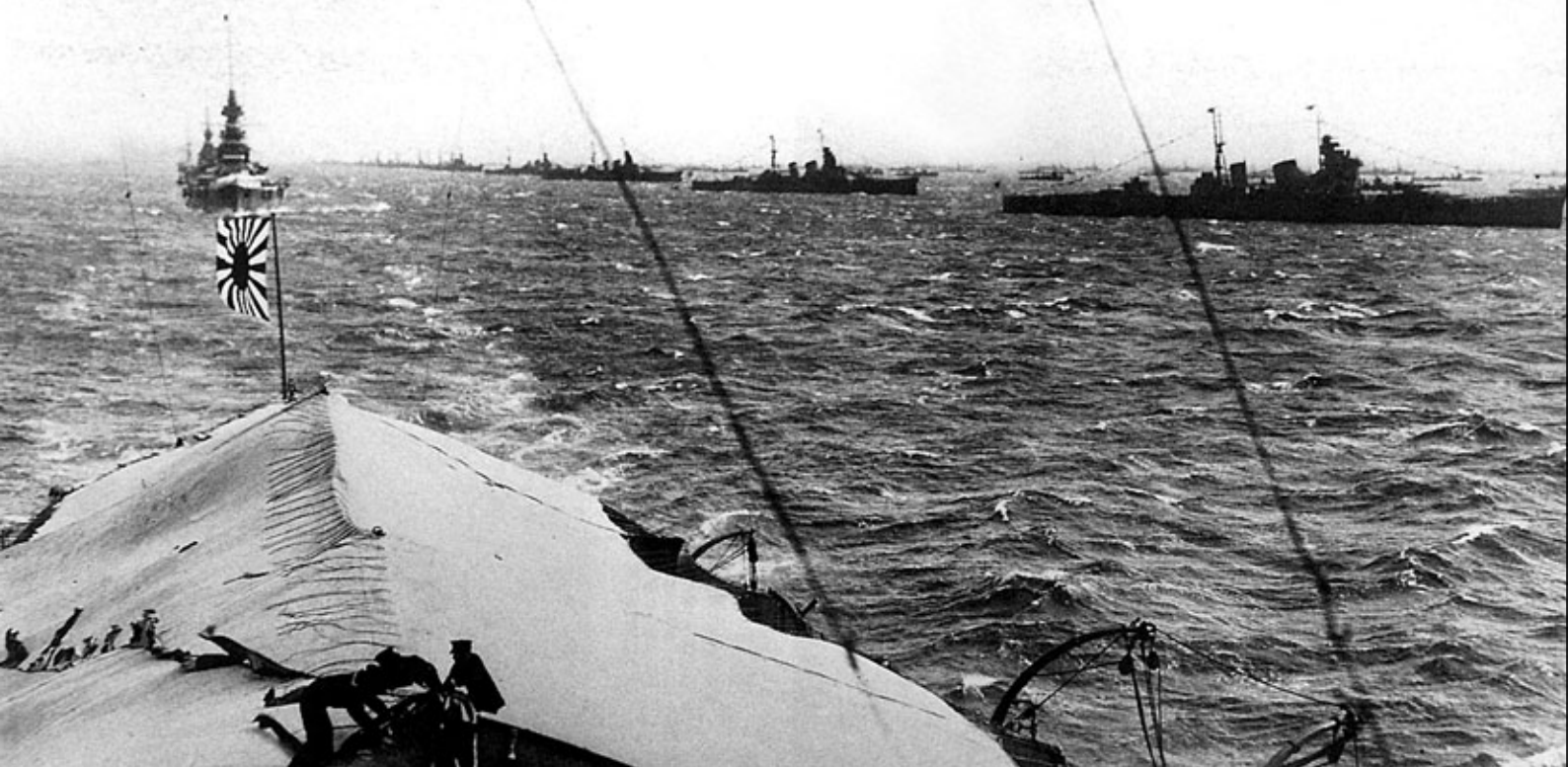
Na omawianych jednostkach zostało ułożone w części dziobowej poniżej pokładu magazynowego za przedziałem komory łańcucha kotwicznego.

Dane taktyczno-techniczne E-27 Kai 3	
Wprowadzony na wyposażenie:	kwiecień 1944 r.
Zastosowanie:	jednostki nawodne i podwodne
Długość wychwytywanej fali:	0,75-4 m
Odbiornik:	UN-954
Detektor:	Pojedynczo strojony superheterodyna
Zasięg:	300 km.
Ciężar:	40 kg
Liczba zbudowanych urządzeń:	2500 sztuk
Obsługa:	2 operatorów + 2 telefonistów

Dane taktyczno-techniczne Gata 3	
Wprowadzony na wyposażenie:	kwiecień 1944 r.
Zastosowanie:	jednostki nawodne i podwodne
Długość wychwytywanej fali:	3-75 cm
Odbiornik:	UZ 6C6
Detektor:	Krystaliczny
Zasięg:	?
Ciężar:	?
Liczba zbudowanych urządzeń:	200 sztuk
Obsługa:	2 operatorów + 2 telefonistów

Kalendarium służby

Nieukończony *Nachi* (z prawej strony) na Rewii Koronacyjnej cesarza Hirohito w dniu 4 grudnia 1928 roku. Fotografia wykonana z pokładu jednego z pancerników. fot. „Ships of the World”



OKRES MIĘDZYWOJENNY

Na wiadomość, że podczas Rewii Koronacyjnej cesarza Hirohito w dniu 4 grudnia 1928 r. będą obecne trzy brytyjskie ciężkie krążowniki: *Kent*, *Berwick* i *Suffolk* podjęto decyzję o pośpiesznym wykończeniu najbardziej zaawansowanej jednostki. Prowizorycznie ukończony w dniu 22 października 1928 r. *Nachi* jeszcze tego samego dnia przystąpił do prób zdawczo-odbiorczych w pobliżu Ukurujima i na mili pomiarowej w Zatoce Shukumo przy wyporności 12 200 t std osiągnął prędkość 35,53 węzła przy mocy maszyn 133 670 KM i 322 obr./min śrub napędowych. Cesarska Marynarka Wojenna ostatecznie przejęła okręt w dniu 26 listopada 1928 r. Jednak po zakończeniu rewii *Nachi* musiał powrócić do stoczni celem dokończenia budowy. Polegała ona na podniesieniu pokładu z tyłu dziobowej nadbudówki w rejonie dziobowego komina dla zwiększenia liczby pomieszczeń przewidzianych dla zaokrętowania załogi. Po zakończeniu prac związanych z ostatecznym wykończeniem jednostki na kolejnych próbach odbiorczych w kwietniu 1929 r. stwierdzono przekroczenie wyporności do 13 330 t std (2/3 wy-

porności bojowej) tzn. o 956 t std powyżej wyliczeń wykonanych przez Morski Departament Techniczny i o 1 480 t std więcej niż zakładały pierwotne plany jednostki. Stanowiło to przekroczenie wyporności o 12% przy dopuszczalnych 2% przy budowie dużych jednostek.

15 kwietnia 1929 r. do prób zdawczo-odbiorczych w pobliżu Tateyama przystąpił *Myōkō*. Krążownik na mili pomiarowej przy wyporności 12 115 t std uzyskała przy mocy maszyn 131 800 KM prędkość 35,25 węzła. Po zakończeniu prób i krótkim pobycie w stoczni w dniu 31 lipca 1929 r. jednostka został oficjalnie wcielony do służby. Przyczyną opóźnienia jego budowy było przeciążenie stoczni zajmującej się jednocześnie przebudową pancernika *Kaga* na lotniskowiec i modernizacją krążownika liniowego *Haruna*.

Po zakończeniu prób morskich *Nachi* razem z pancernikiem *Nagato* i 3 Dywizjonem Niszczycieli z cesarzem Hirohito zaokrętowanym w czasie dwóch pierwszych dni rejsu na krążowniku (28-29 maja) odbył rejs z Yokohamy do Osaki. Po drodze odwiedzone: Hachijō Jima, Shimę, Koshimoto i Kobe. Po zwiedzeniu nowego okrętu władca został przeniesio-

ny do wygodniejszych pomieszczeń na pancerniku. Rejs zakończył się 9 czerwca 1929 r.

Pozostałe dwie jednostki zostały wcielone w skład Cesarskiej Marynarki Wojennej odpowiednio *Ashigara* 20 sierpnia i *Haguro* 25 sierpnia 1929 r. Nieznane są daty końcowych prób stoczniowych i osiągnięcia jakie uzyskały krążowniki na mili pomiarowej z wyjątkiem informacji, że *Ashigara* w dniu 11 kwietnia 1929 r. przy wyporności około 12 295 t std przy mocy maszyn 132 533 KM osiągnął prędkość 35,13 węzła. Dla *Haguro* pomiar w czasie jednej z prób na mili w rejonie Koshikijima w dniu 21 grudnia 1928 r. dał następujące wartości: wyporność 12 137 t std, przy mocy maszyn 132 568 KM osiągnął prędkość 35,79 węzła.

Od 30 listopada 1929 r. czyli od chwili zakończenia szkolenia załóg krążowniki wspólnie stworzyły 4 Sentai (4 Dywizjon Krążowników) w ramach 2 Floty. Od dnia sformowania dywizjonu do sierpnia 1930 r. *Ashigara* został jednostką flagową zarówno Sentai jak i 2 Floty. 17 maja 1930 r. dywizjon razem z 5 Sentai wypłynął z Kure w kierunku południowym dla dokonania oceny jednostek w warunkach



Nachi w 1929 r. Wygląd po opuszczeniu stoczni z pojedynczymi działami kal. 120 mm ulokowanymi schodkowo. Jednostka jest już po dodaniu dodatkowego pokładu wokół dziobowego komina.

Fot. „Ships of the World”

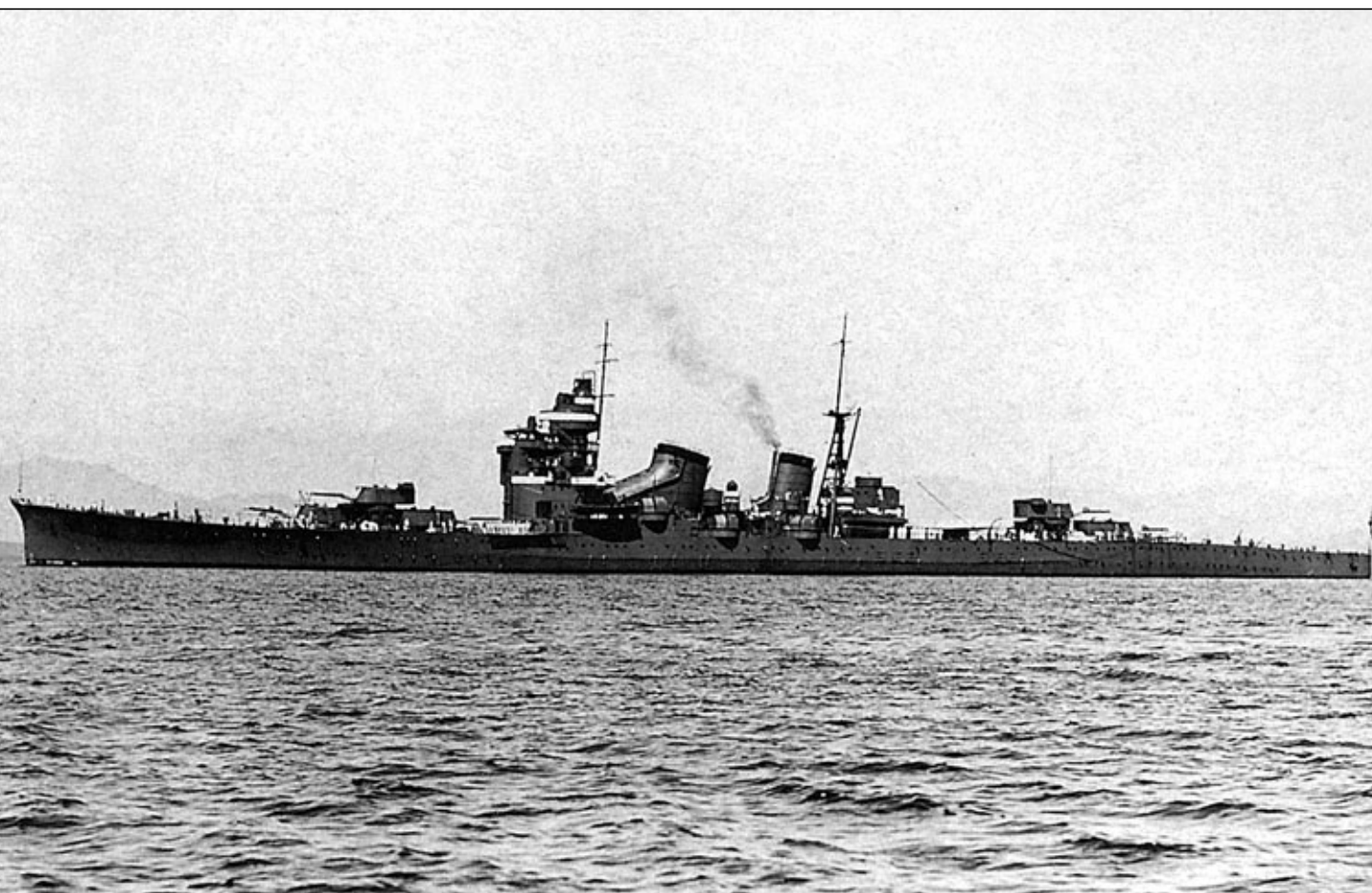
tropikalnych. Powrót do Yokosuki nastąpił 19 czerwca 1930 r., gdzie po dokonaniu przeglądu w okresie sierpień-wrzesień jednostki wzięły udział w Wiel-

kich Manewrach Morskich, po których 20 października przybyły do Kobe uczestnicząc w Rewii Morskiej. Jeszcze przed jej rozpoczęciem w dniach 22-24 paź-

dziernika na pokładzie *Haguro* gościł cesarz Hirohito. Nie był to najlepszy wybór ponieważ pomieszczenia na krążowniku nie był przystosowany do przyjęcia tak

Nachi 26.10.1929 r. Zwracają uwagę niskie kominy i zabudowany dodatkowy pokład wokół dziobowego komina. Stanowiska wokół dział kal. 120 mm posiadają osłony przeciwdziałkowe.

Fot. „Ships of the World”





Haguro po ukończeniu. Na ścianach dziobowej nadbudówki ulokowano pływaki trału kontaktowego. Fot. „Ships of the World”

dostojnego gościa. W dniu 26 października 1930 r. po zakończeniu Rewii wszystkie jednostki skierowano do stoczni, gdzie podwyższono im o około 2 m kominy dla polepszenia warunków pracy ludzi przebywających na dziobowej nadbudówce

oraz zainstalowano kapy na kominach chroniące ich wnętrze przed deszczem.

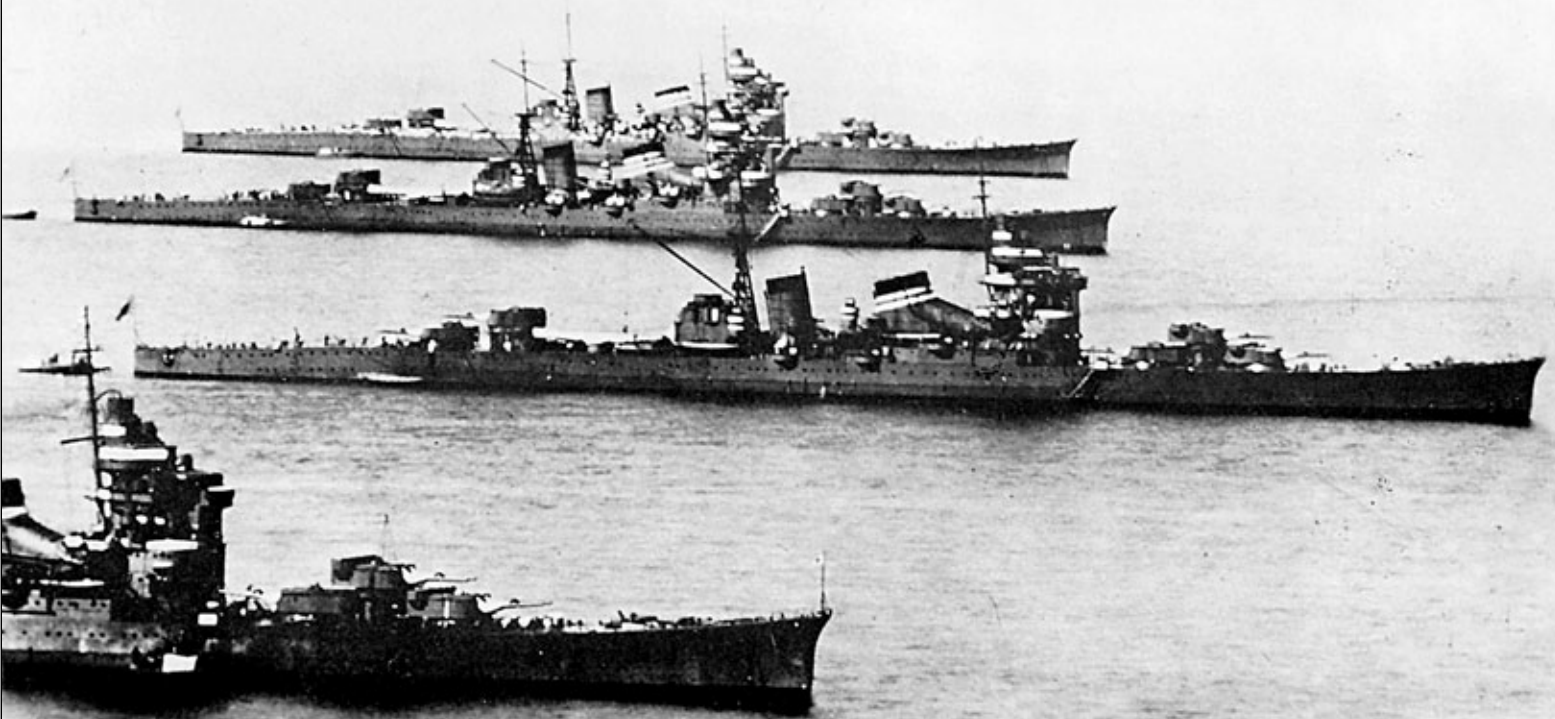
Po zakończeniu pobytu w stoczni 4 Sentai razem z ciężkimi krążownikami *Aoba* i *Furutaka* wyruszyły z Fukuoki na trwający miesiąc rejs w rejon Tsingtao.

W czasie letnich manewrów (sierpień-wrzesień) w 1931 r. krążowniki typu *Myōkō* przeprowadziły ćwiczenia w ostrym strzelaniu do zdalnie kierowanych samolotów — celów. Maszyny leciały z prędkością 60-70 węzłów na wysoko-

Ashigara w 1929 roku. Dobrze widoczne niskie kominy i brak szalup okrętowych. Fotografia pochodzi prawdopodobnie z prób zdawczo-odbiorczych.

Fot. zbiory Lars Ahlberg





Krażowniki 4 Sentai w 1930 roku. Na pierwszym planie *Ashigara* (okręt flagowy), następnie *Haguro*, *Myōkō* i *Nachi*. Pasy na przednim kominie okrętów oznaczają kolejną jednostkę w dywizjonie.

Fot. zbiory Siegfried Breyera

ści 1500-2000 m. Dzięki zastosowaniu nowego kalkulatora do strzelań przeciwlotniczych typu 89 Shiki Kōsha Shageki-ban uzyskano 2,2% trafień z dział kal. 120 mm przy średniej szybkostrzelności 6,4 strz./min na średnim dystansie

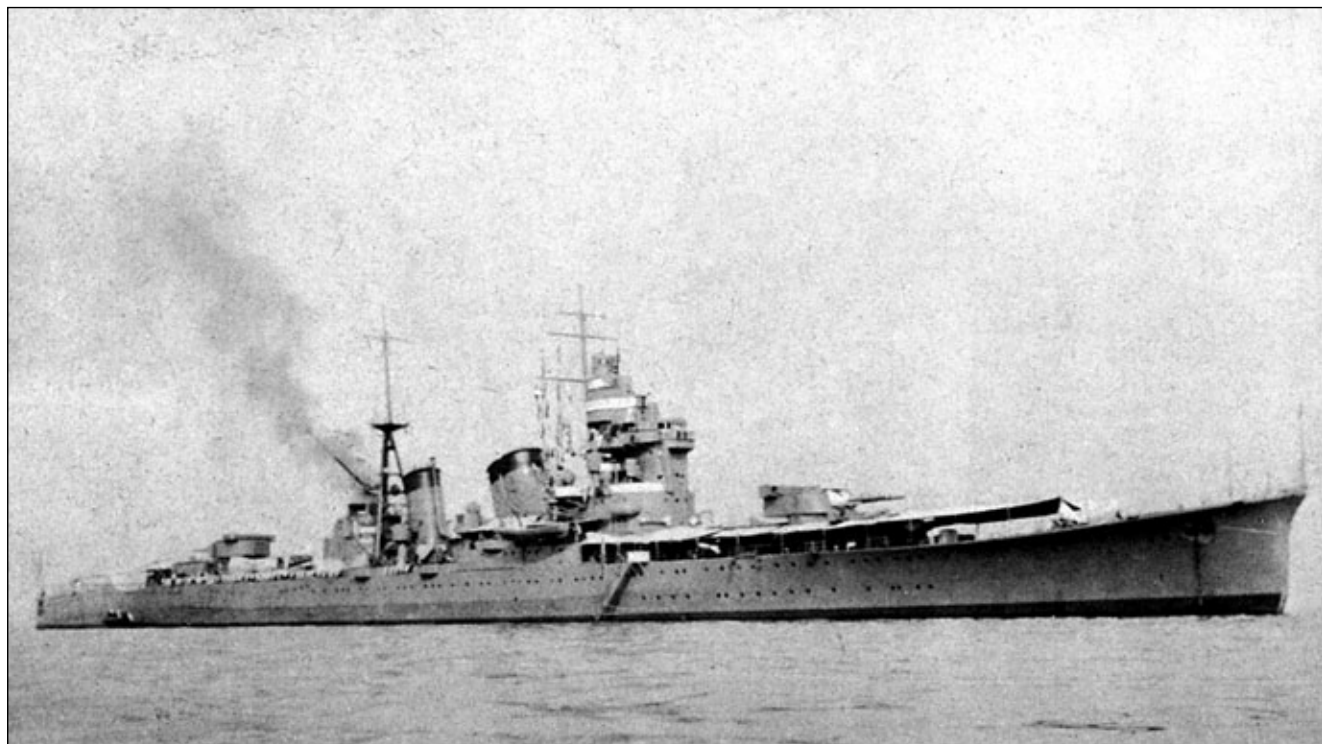
3400 m (minimalny 2600 m, maksymalny 5500 m) i prędkości własnej okrętów wynoszącej 18 węzłów.

Po zakończeniu prób poligonowych i skierowaniu do produkcji dział kal. 203 mm L/50 3 Nendo Shiki 2 Gō 20 cm

postanowiono przebroić wszystkie znajdujących się w służbie ciężkie krążowniki w nowy kaliber dział. Jako pierwsze z omawianych jednostek w okresie listopad 1931-styczeń 1932 r. zmianą zostały poddane *Myōkō* i *Nachi*.

Haguro krótko po wcieleniu do służby. Większa część dziobowego pokładu przykryta została płóciennym tentem dla ochrony przed słońcem.

Fot. „Maru Special”





Haguro na redzie Kure. Okręt posiada jeszcze oryginalne kominy, które zostały podniesione o 2 metry w październiku 1930 roku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Jeszcze w lipcu 1930 r. Admiralicja podjęła decyzję o przeprowadzeniu pierwszej poważniejszej modernizacji okrętów. Opracowany przez Kansei Honbu (Departament Techniczny Floty) plan modernizacji zakładał:

- Modyfikację uzbrojenia torpedowego dla zmniejszenia skutków ewentualnej eksplozji głowic torpedowych w wyrzutniach znajdujących się wewnątrz kadłuba.
- Wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego.

- Zaokrętowanie nowych typów wodnosamolotów i modernizacja infrastruktury lotniczej na okrętach.

- Zainstalowanie dodatkowych radio-stacji.

- Wprowadzenie zabezpieczeń pomieszczeń mieszkalnych przed działaniem gazów.

Program modernizacji okrętów został nazwany „Dai Ichi Ji Kaisō” („Pierwsza Modernizacja”). Pieniądze na jej realizację zostały zatwierdzone w czasie 67 po-

siedzenia Parlamentu (26 grudnia 1934-26 marca 1935) w wysokości 41 960 494 yen. W sumie tej znalazły się również pieniądze na przebudowę pancerników *Nagato* i *Mutsu*.

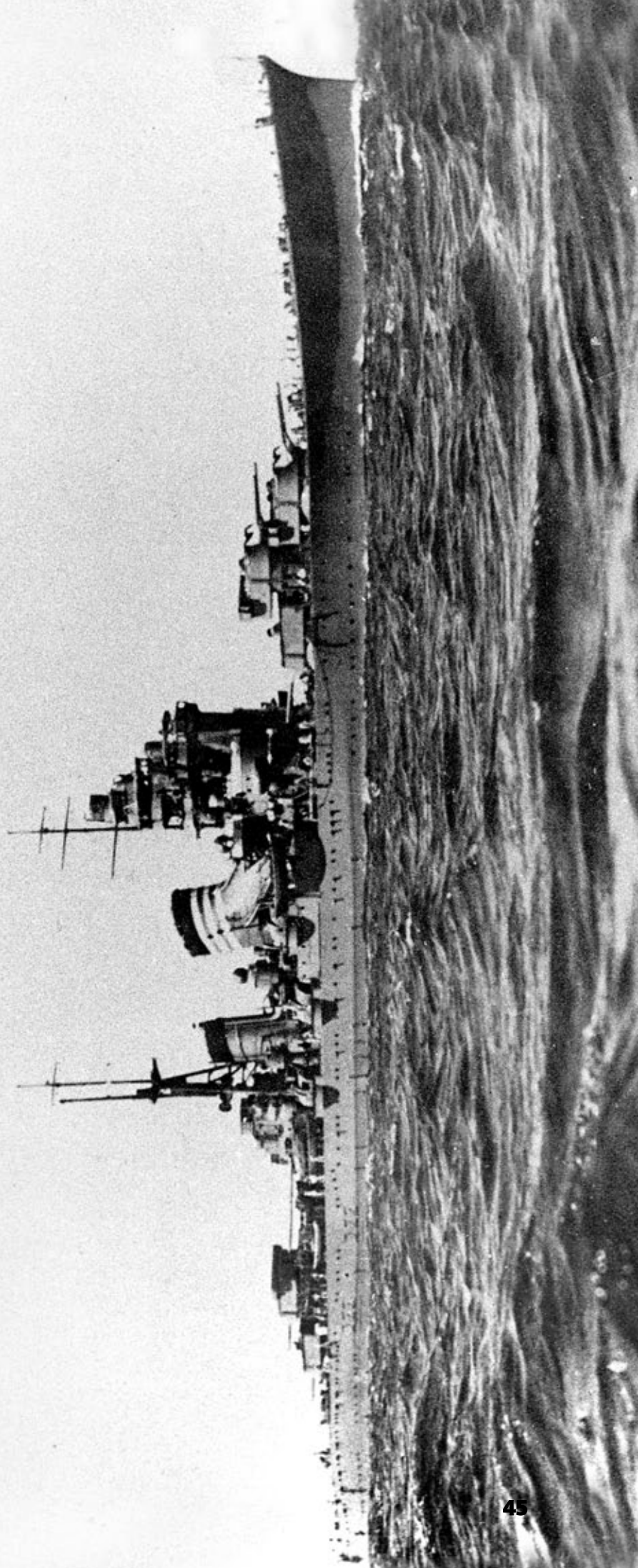
Z powodu zaostrzającej się sytuacji w Chinach 4 Sentai została wykorzystana w roli szybkich transportowców. Jednostki wyruszyły z Sasebo 4 lutego 1932 r. zabierając na swoje pokłady żołnierzy 24 Dywizji Piechoty wysadzonych następnie w Shanghaiu. Powrót do Sasebo nastąpił

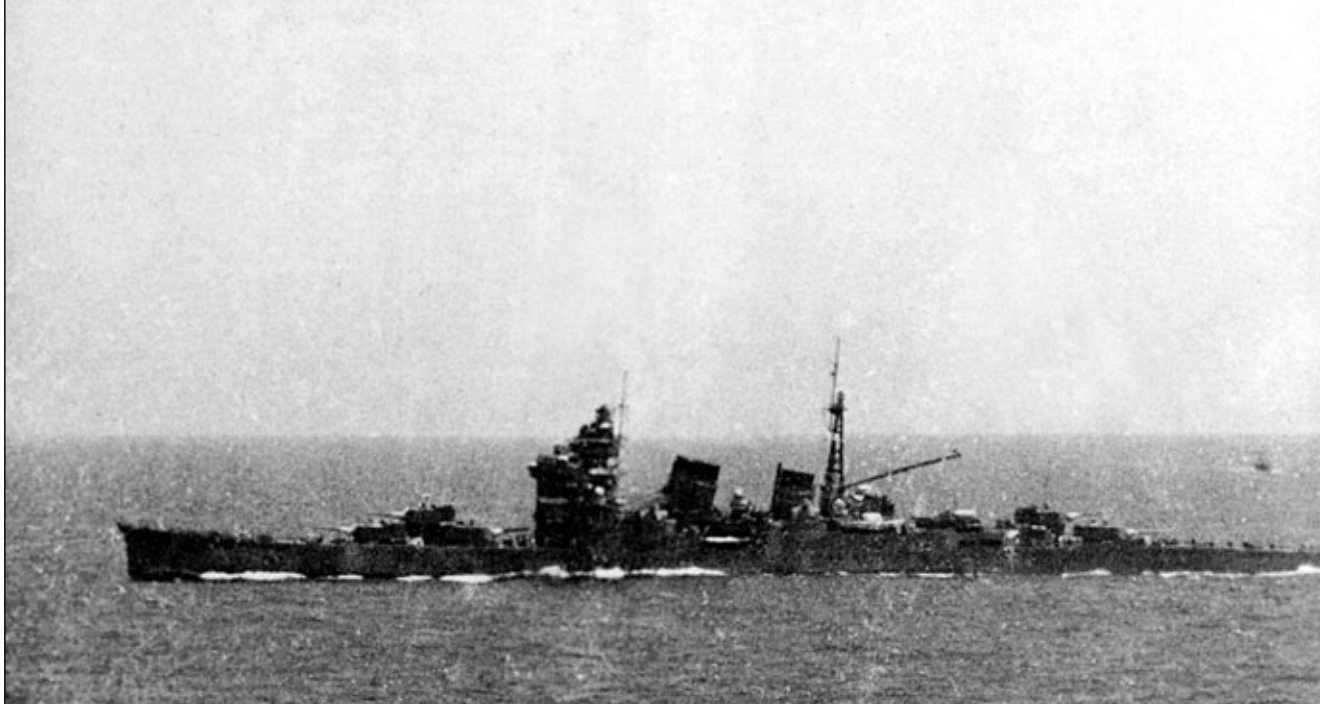
Myōkō prawdopodobnie w 1932 roku, gdy służył jako transportowiec wojska do Chin.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



Haguro w 1932 roku. Kominy zostały podniesione, a pomiędzy nadbudówką dziobową i czopuchem komina zainstalowano stanowisko reflektorów.
Fot. zbiory Siegfried Breyer





Ashigara w połowie lat trzydziestych.

Fot. „Maru Special”

21 lutego. W porcie ponownie przyjęto na pokłady żołnierzy, tym razem z 11 Dywizji Piechoty i 27 wyruszonego w kierunku Shanghaju. Powrót nastąpił 7 marca.

W czasie manewrów przeprowadzonych na przełomie lipca i sierpnia 1932 r. *Myōkō* i *Nachi* przeprowadziły ostre strzelanie z dział artylerii głównej na dystansie 15 800–22 300 m do okrętu — celu Nr 4 (eks-rosyjski krążownik pancernopokładowy *Bajan* w służbie pod banderą japońską jako stawiacz min *Aso*) w Zatoce Tokijskiej. Wystrzelono dziewięćdziesiąt jeden pocisków przeciwpancernych 91 Shiki uzyskując średni rozrzut 352 m z odległości 22 300 m.

Z dniem 1 grudnia 1932 r. wszystkie cztery jednostki zostały przeniesione do stanu pierwszego stopnia rezerwy i sklasyfikowane jako Nr 1 Yobikan. Ich miejsce w składzie 4 Dywizjonu zajęły krążowniki typu *Takao*.

W maju 1933 r. pozostające w rezerwie jednostki zostały przydzielone do 5 Sentai na miejsce krążowników typu *Kako* i *Aoba*, które utworzyły 6 Sentai.

W czasie Specjalnych Letnich Manewrów omawiane jednostki wzięły w nich aktywny udział, a jednostką flagową został *Myōkō*. Okręty opuściły Tateyama 16 sierpnia i 21 sierpnia powróciły do Kisarazu. Następnego dnia po zakończeniu ćwiczeń — 25 sierpnia odbyła się parada morska na redzie Yokohamy, po zakończeniu której *Myōkō* wszedł do portu i został udostępniony do zwiedzania licznie przybyłym na uroczystość gościom i mieszkańcom miasta.

11 grudnia *Myōkō* i *Nachi* zostały przydzielone do Kure Keibi Sentai (Dywizjo-

nu Przybrzeżnego w Kure). Również dwie pozostałe jednostki *Haguro* i *Ashigara* zostały tego samego dnia przydzielone do Dywizjonu Przybrzeżnego, ale w bazie Sasebo. Faktycznie oznaczało to ponowne przeniesienie krążowników do rezerwy z jednoczesnym zmniejszeniem stanów liczebnych załóg na okrętach. W czasie pobytu w Dywizjonie Przybrzeżnym dwie ostatnie jednostki zostały przebrojone w działa o kal. 203 mm L/50.

Od 20 listopada 1934 r. rozpoczęto długo odwiekaną przebudowę *Myōkō*, a od 24 listopada *Ashigary*. Dwie pozostałe jednostki bliźniacze zostały poddane modernizacji w okresie: *Nachi* od 2 lutego i *Haguro* od 20 lutego.

Wszystkie cztery krążowniki zostały rozbrojone w Sasebo Kaigun Kōshō, a *Ashigara* i *Haguro* zostały skierowane do stoczni Mitsubishi Heavy Industries Limited w Nagasaki (do 1 stycznia 1934 r. stocznia ta nazywała się Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Company). Zakres prac modernizacyjnych objął:

- Usunięcie dotychczasowych wyrzutni torped, dział kal. 120 mm i hangaru lotniczego.
- Stworzenie pokładu ochronnego pomiędzy rufowym kominem i wieżą artylerii głównej nr 4.
- Zainstalowanie nowych stanowisk kierowania ogniem.
- Zainstalowanie ośmiu dział kal. 127 mm (4 x II).
- Zainstalowanie nowych czterorurkowych wyrzutni torped 92 Shiki Mod 1 pod nowym pokładem ochronnym pomiędzy rufowym kominem i wieżą artylerijską nr 4.

Jako pierwszy opuścił stocznię w lutym 1935 r. *Ashigara*, a potem kolejno: *Myōkō* (31 marca), *Nachi* (15 czerwca) i *Haguro* (18 czerwca). Po opuszczeniu stoczni w dniu 22 listopada 1935 r. pomiar wyporności dla *Nachi* dał następujące wyniki: 11 196 t std / 14 826 t ppw przy zanurzeniu 5,35 std / 6,70 ppw m.

Od chwili zakończenia prac modernizacyjnych do 10 sierpnia *Nachi* był wykorzystywany jako okręt szkolny dla artylerzystów.

Wszystkie cztery okręty wzięły aktywny udział w Letnich Manewrach Morskich trwających od połowy lipca do 2 października 1935 r. w ramach pośpiesznie utworzonej 4 Floty. Przydzielona do „Sił Głównych” *Ashigara* razem z lekkim krążownikiem *Sendai* i okrętem bazą okrętów podwodnych *Taigei* sformował Sentai 2 zastępując nieobecne na ćwiczeniach pancerniki, natomiast pozostała trójka operowała jako Sentai 3. Podczas tych manewrów w dniu 24 września doszło na *Ashigarze* w czasie ćwiczebnych strzelań w pobliżu Muroran do eksplozji w wieży nr 2. Czterdziestu jeden ludzi z obsługi wieży i podajników amunicyjnych zostało zabitych lub rannych jednak nie doszło do eksplozji amunicji zgromadzonej w tej części okrętu. Zastosowanie kubelkowych podajników amunicyjnych i odpowiednich zabezpieczeń przeciwdetonacyjnych uratowało krążownik od zguby. Jakby nie było dosyć nieszczęść w dniu 26 września 4 Flota natknęła się na tajfun, który przysporzył dodatkowych zniszczeń na okrętach. Przykładowo *Myōkō* miał uszkodzoną nadbudówkę i rozluźnione wzdłużne wiązania kadłuba.

Po zakończeniu ćwiczeń wszystkie jednostki typu *Myōkō* (poza uszkodzoną *Ashigara*) zostały w październiku skierowane do Sasebo Kaigun Kōshō, gdzie dokonano następujących prac modernizacyjnych:

- Dwa reflektory typu „SU” zostały usunięte z dziobowej nadbudówki, podczas gdy rufowa para została ustawiona w piramidę przy tylnym kominie. Dwa reflektory typu 92 Shiki zostały zainstalowane na wysokości dziobowego komina.

- Zainstalowano przeniesione z dziobowego komina dwa stanowiska dalocełowników dla artylerii 91 Shiki Kōsha Sōchi na poziomie średniego poziomu dziobowej nadbudówki na miejscu zajmowanym dotychczas przez reflektory typu „SU”.

- Na miejscu dalocełowników 91 Shiki Kōsha Sōchi po obu stronach dziobowego komina zainstalowano poczwórne stanowisko wkm-ów kal. 13,2 mm.

- Dwa karabiny maszynowe kal. 7,7 mm zostały przeniesione ze swych dotychczasowych stanowisk w pobliżu nowych dalocełowników dział przeciwlotniczych na dziobowej nadbudówce.

15 listopada 1935 r. po zakończeniu prac *Nachi* i *Haguro* utworzyły ponownie razem z *Atago* (przydział od 16 grudnia 1935 r.- 10 marca 1936 r.) 5 Sentai (5 Dywizjon Krążowników) z jednostką flagową *Myōkō*.

W okresie od stycznia-marca 1936 r. podczas postoju w bazie Sasebo na krążownikach poniżej poziomu górnego pokładu dospawano pas pancerza o grubości 25 mm i szerokości 1 m. Miało to na celu zmniejszenie podatności kadłuba na naprężenia zginające. Po zakończeniu prac stoczniowych okręty opuściły bazę i na początku kwietnia operowały w Cieśninie Terashima. 5 Dywizjon w składzie *Myōkō*, *Nachi* i *Haguro* wziął w dniach 13-22 kwietnia udział w wspólnym rejsie z 7 Dywizjonem (krążowniki typu *Mogami*) na Morzu Żółtym w pobliżu Tsingtao. W czasie wspólnych ćwiczeń artyleryjskich prowadzonych na dystansie 22 000 m uzyskano średni rozrzut pocisków 330 m, a po zmniejszeniu odległości do 20 000 m rozrzut pocisków wynosił 280 m. Po zakończeniu ćwiczeń jednostki 22 kwietnia powróciły do Sasebo. Następnego dnia 5 Sentai wyruszyła w rejs po Morzu Japońskim odwiedzając Zatokę Yuya i 30 kwietnia powróciła do portu wyjścia.

Po zakończeniu tego pracowitego okresu krążowniki zostały poddane kolej-

nej modernizacji w Sasebo trwającej od 25 maja do 29 czerwca. Modernizacja ograniczyła się do wymiany istniejącego bomu ładunkowego na cięższy pozwalający na podnoszenie z wody wodnosamolotów typu 94 Shiki. Nowy bom był napędzany przez silnik elektryczny umieszczony poniżej masztu.

Na przełomie sierpnia i września trzy powyższe jednostki uczestniczyły w „Specjalnych Wielkich Manewrach” w pobliżu Formozy (obecnie Tajwan).

Ashigara przebywający od 18 października 1935 r. w stoczni Sasebo Kaigun Kōshō, gdzie usunięto uszkodzenia powstałe w wyniku eksplozji oraz dokonano modernizacji w podobny sposób jak na jednostkach bliźniaczych. Ostatecznie wszystkie prace na okręcie zostały zakończone 15 czerwca 1936 r. Po powrocie do czynnej służby krążownik został przydzielony w okresie 15 czerwiec-1 grudzień 1936 r. do Dywizjonu Przybrzeżnego biorąc udział w „Specjalnych Wielkich Manewrach”, a po ich zakończeniu w dniu 26 października został udostępniony dla zwiedzających w Kobe. W listopadzie

na okręcie zainstalowano dalocełownik 94 Shiki, który zastąpił dotychczasowy 14 Shiki oraz wykreślacz kursu i prędkości celu 92 Shiki. Jakkolwiek dalocełownik nie został wyposażony w 6 m dalmierz przed powrotem okrętu z wizyty w Europie. Po zakończeniu prac został 1 grudnia przydzielony do 5 Sentai jako czwarta jednostka.

Po zakończeniu trzeciego etapu prac modernizacyjnych wyporność okrętów zmieniła się i wynosiła:

- *Myōkō* (3 marca 1936 r.) — 11 474 t std/15 164 t ppw, zanurzenie 5,44 std/6,79 m ppw.

- *Nachi* (13 marca 1936 r.) — 11 625 t std/15 637 t ppw, zanurzenie 5,54 std/6,96 m ppw.

- *Haguro* (9 marca 1936 r.) — 11 686 t std/15 622 t ppw, zanurzenie 5,50 std/6,98 m ppw

- *Ashigara* (4 stycznia 1936 r.) — 11 773 t std/15 587 ppw, zanurzenie 5,57 std/6,96 m ppw.

10 marca 1937 r. *Ashigara* został wyznaczony do reprezentowania Japonii na Rewii Koronacyjnej Króla Jerzego VI

Dziobowe wieże dział kal. 203 mm krążownika *Ashigara* przygotowywane do ćwiczebnego strzelania.

Fot. „Maru Special”





Ashigara na redzie Spithead w gali banderowej, 11-19.05.1937 r.

Fot. Wright and Logan

mającej odbyć się na redzie Spithead (W. Brytania). Na pokładzie okrętu zainstalowano w pobliżu dział przeciwlotniczych dwa działa salutowe Yamaguchi kal. 60 mm i wykrętowno dwa wodnosamoloty typu 95 Shiki. Krążownik wyszedł z Yokosuki 3 kwietnia pod flagą kontradm. Kobayashi Seisaburo i płynąc poprzez Suez 10 maja zawinął do Portsmouth. Po zakończeniu rewii morskiej, która odbyła się 20 maja i krótkim postoju w Portsmouth okręt w dniach

24-31 maja zawinął do Kilonii i następnie skierował się w drogę powrotną do Sasebo. Do portu macierzystego powrócił 8 czerwca i trzy dni później został okrętem flagowym 5 Sentai. Na przełomie czerwca i lipca został wyposażony w dalmierz o bazie optycznej 6 m.

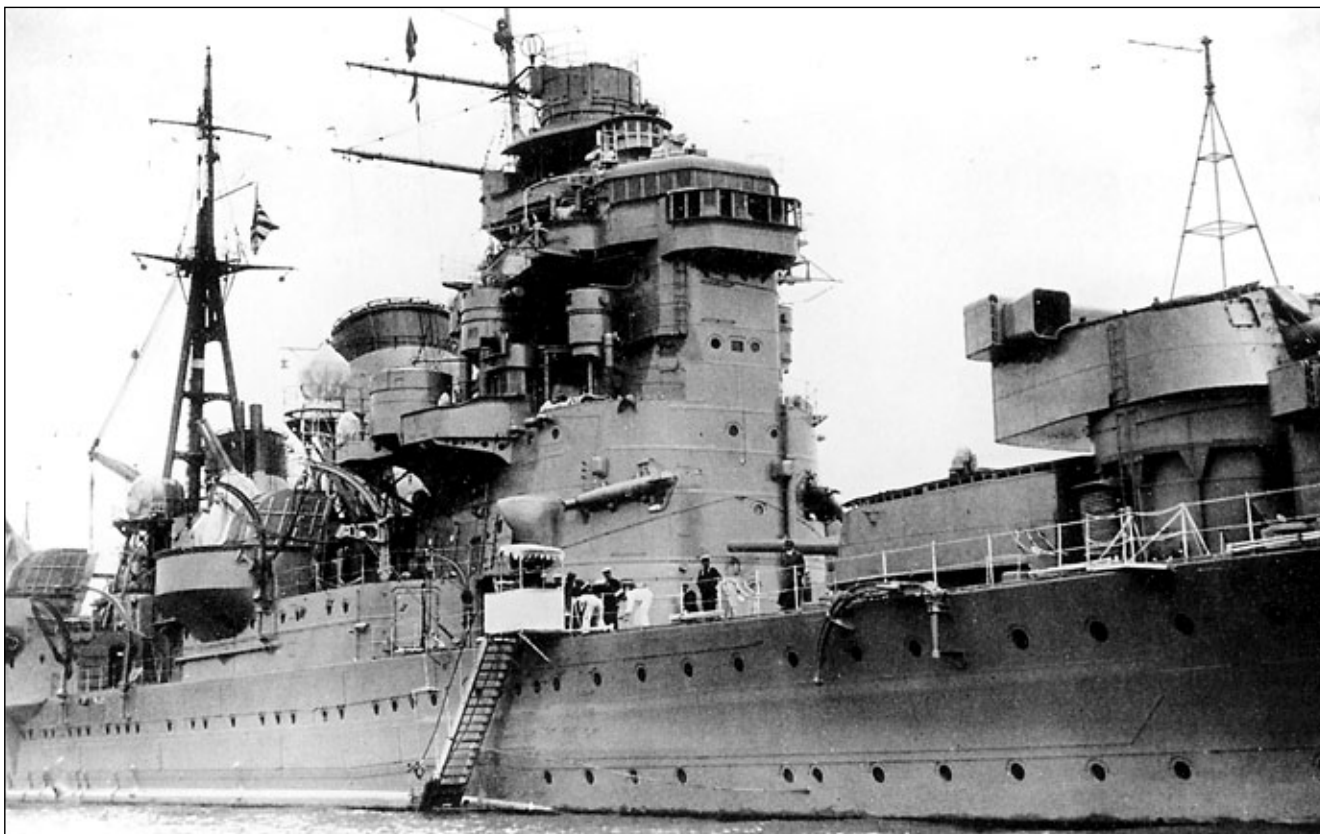
Pozostałe jednostki 5 Dywizjonu odbyły w okresie 27 marzec-15 kwiecień manewry i rejs szkolny do Tsingtao odwiedzając 6 kwietnia Zatokę Ariake. W czasie tego rejsu podczas nocnych manew-

rów doszło w dniu 9 kwietnia do zderzenia na południowy wschód od Kiunsiu *Haguro* z *Nachi*. Uszkodzenia okazały się nieznaczne i zostały szybko usunięte po powrocie krążowników do portu.

Po rozpoczęciu wojny japońsko-chińskiej w lipcu 1937 r. w dniach 20-23 sierpnia przewiozły na swych pokładach z Nagoi do Szanghaju 3 Dywizję Piechoty (*Ashigara*, *Nachi*, *Haguro* i *Maya* pod eskortą 3 Dywizjonu Niszczycieli). Po tym okręty odbyły kilkanaście rejsów na chiń-

Ashigara na redzie Spithead pomiędzy 11 a 19 maja 1937 roku. Fotografia w dobry sposób ukazuje budowę pomostu bojowego oraz jego otoczenia.

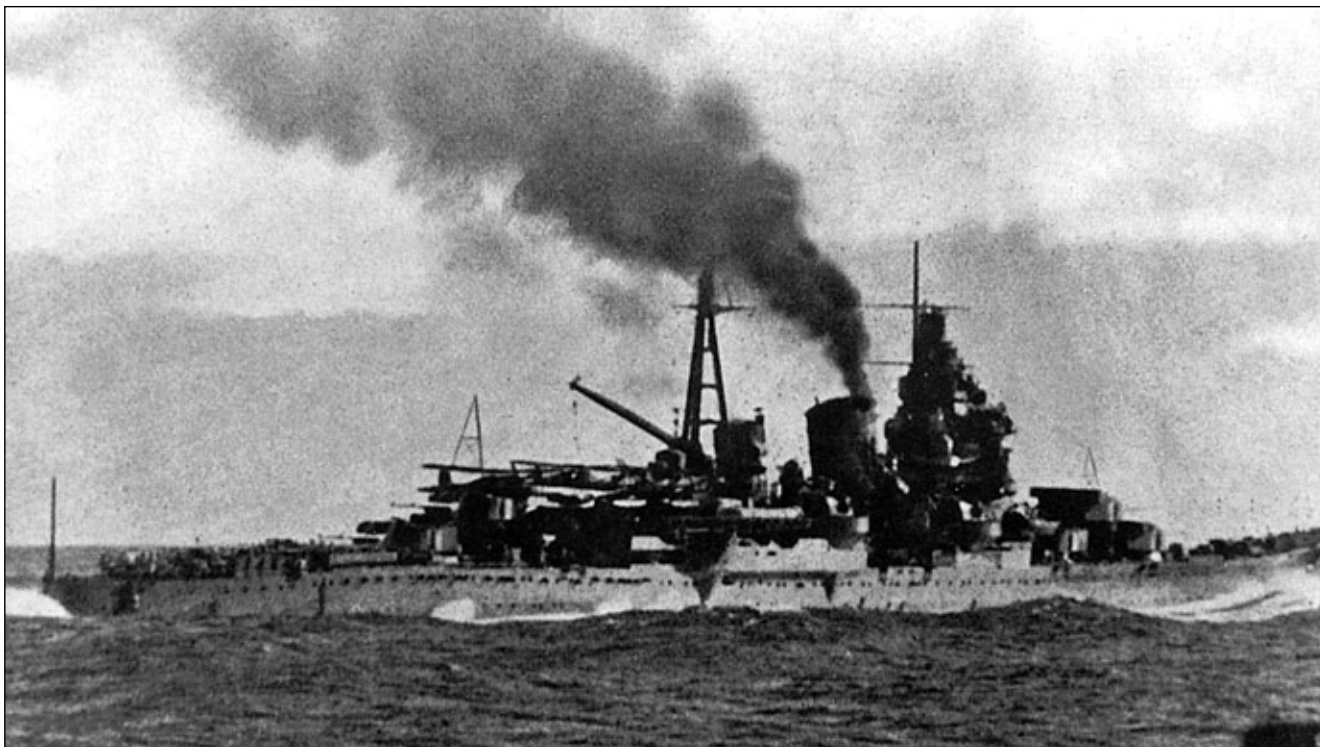
Fot. zbiory Lars Ahlberg



Ashigara w Zatoce Kilońskiej, maj 1937 roku.

Fot. zbiory Lars Ahlberg





Haguro w 1937 r., dobrze widoczna falista linia pokładu oraz wszystkie modernizacje dokonane w okresie międzywojennym łącznie z skróceniem dziobowego masztu.
Fot. „Ships of the World”

skie wody wspierając i uszczelniając blokadę morską wybrzeży. Działalność ta zakończyła się dla *Nachi* i *Haguro* 1 grudnia 1937 r. kiedy zostały skierowane do rezerwy w Sasebo oczekując na przebudowę.

Ashigara jako okręt flagowy 4 Floty od sierpnia do października 1937 r. wspierał blokadę środkowych brzegów Chin wykonując w pierwszym tygodniu września rejs z portu Dairen. W okresie od połowy września — połowy października w oparciu o bazę Ryojun wykonał rejs na wody północnych i środkowych Chin. Powrót do Sasebo nastąpił 17 października. Trzy dni później krążownik został jednostką flagową 4 Floty i 14 Sentai. 10 grudnia został przeniesiony do 12 Sentai, a na jego pokładzie zaokrętował się wiceadm. Soemu Toyoda. W okresie 28 października 1937-14 marca 1939 r. w oparciu o port Dairen przeprowadzono dwanaście patroli na wodach północnych Chin. W listopadzie i grudniu 1937 przeprowadzono po jednym patrolu na wodach środkowych Chin. 12 marca jednostka została skierowana do rezerwy i po dwudniowym rejsie przybył do Sasebo, gdzie rozpoczął oczekiwanie na przebudowę.

W tym czasie (od 28 lipca 1937 r.) *Myōkō* jako okręt flagowy 9 Sentai w składzie 3 Floty przebywał na wodach przy południowych wybrzeżach Chin. 20 października 1937 r. 9 Sentai została operacyjnie przydzielona do 4 Floty, jed-

nak już 1 grudnia tego samego roku powróciła do 3 Floty. Ostatecznie w dniu 1 lutego 1938 r. został przydzielony do 5 Floty. Operując w oparciu o porty na Tajwanie w okresie od 1 września 1937 r. do 15 października 1939 r. krążownik wykonał dwadzieścia trzy patrole na wodach chińskich. (W 1937 r. — pięć, 1938 r. — dwanaście i w 1939 r. — sześć). W tym czasie okręt sporadycznie zawiązał do Sasebo, gdzie przeprowadzano bieżące naprawy. Od 25 listopada 1939 r. przybył do Sasebo i trzy dni później został przeniesiony do rezerwy.

W czerwcu 1938 r. Biuro Konstrukcyjne zakończyło prace nad planami kolejnej większej modernizacji krążowników typu *Myōkō*. Miały za sobą już około jedenastu lat służby i pomimo nieustannych prac modernizacyjnych ustępowały już swym zagranicznym odpowiednikom. Z uwagi na przeciążenie stoczni marynarki wojennej zakładano, że dwie jednostki (*Haguro* i *Ashigara*) będą przekazane do modernizacji stoczną prywatnym. Cały program modernizacyjny został nazwany „Dai Ni Ji Kaisō” („Druga Modernizacja”). Szerzej została ona omówiona przy opisie technicznym okrętów.

Jako pierwszy w ręce stoczniowców trafił *Haguro*. Prace na jego pokładzie rozpoczęto 10 stycznia 1939 r. i zakończono 28 grudnia tego samego roku i zostały przeprowadzone przez prywatną stocznię

Mitsubishi w Nagasaki. Jako drugi do stoczni Sasebo Kaigun Kōshō został skierowany *Nachi*, na pokładzie którego prace trwały od 15 stycznia 1939 r. do 31 marca 1940 r. Po zakończeniu prac pomiar wyporności i zanurzenia przeprowadzony w dniu 17 marca 1940 r. w Sasebo dał następujące wyniki: wyporność 12 154 t std/15 840 t ppw, zanurzenie: 5,33 std/6,32 ppw m.

Trzecim okrętem skierowanym do modernizacji był *Ashigara* (Yokosuka Kaigun Kōshō), ale prace rozpoczęto dopiero w czerwcu 1939 r. i zakończono 30 czerwca 1940 r. Powodem tak długiego wyczekiwania była wymiana artylerii na krążownikach *Mikuma* i *Kumano* oraz oczekiwanie na zakończenie prac na modernizowanych przez stocznię ciężkich krążownikach *Takao* i *Atago*. Okręt początkowo miał być zmodernizowany przez stocznnię Kawasaki jednak ostatecznie Admiralicja podjęła decyzję o przeprowadzeniu modernizacji w stoczni marynarki wojennej. Po zakończeniu prac pomiar wyporności i zanurzenia przeprowadzony w dniu 27 kwietnia 1940 r. w Yokosuce dał następujące wyniki:

— wyporność: 12 342 t std/15 933 t ppw,
— zanurzenie: 5,40 std /6,35 ppw m.

Jako ostatni do stoczni trafił *Myōkō*. Również w jego przypadku opóźnienie w przebudowie wynikało ze zmiany artylerii na krążownikach *Mogami* i *Suzuya*.

Prace na jego pokładzie prowadzone przez stocznię Kure Kaigun Kôshô rozpoczęto 19 marca 1940 r i zakończono 18 kwietnia 1941 r. W czasie prób odbiorczych przeprowadzonych w dniu 31 marca 1941 r. w pobliżu Ukuruijmy uzyskał przy wyporności 14 984 t std i mocy maszyn 132 830 KM prędkość 33,88 węzła.

Po zakończeniu prac modernizacyjnych 1 maja 1940 r. *Nachi* i *Haguro* sformowały w ramach 2 Floty 5 Sentai. Na przełomie lipca i sierpnia dywizjon w składający się z trzech jednostek (*Ashigara*, *Nachi* i *Haguro*) wziął udział w manewrach morskich na wodach macierzystych.

17 lutego 1941 r. dwie z wyżej wymienionych jednostek (*Nachi* i *Haguro*) ponownie skierowały się na wody południowych Chin i po wyjściu z Sasebo poprzez Okinawę, Takaô na Formozie powróciły do bazy 12 marca. Po zadokowaniu w dniach 13-20 marca obie jednostki zostały skierowane do Zatoki Ariake, z której 29 marca wyruszyły w stronę Wysp Palau. Po postoju w dniach 8-12 kwietnia i Yokosuce w dniach 20-23 kwietnia powróciły do Sasebo 26 kwietnia. Nieco wcześniej 10 kwietnia jednostką flagową 5 Sentai został *Myôkô*.

Ashigara po zakończeniu prac modernizacyjnych i manewrach został skierowany jako okręt flagowy zastępcy dowódcy 2 Floty Ekspedycyjnej i 15 Sentai na wodach Chin, gdzie zastąpił *Chôkai*. 10 paź-

dziernika 1940 r. opuścił Sasebo kierując się w stronę wyspy Hanin. Operując na tych wodach w dniach 16-20 grudnia krążownik odwiedził Shanghai. W czasie konfliktu Francusko-Syjamskiego o nadgraniczne prowincje jednostka została w styczniu 1941 r. skierowana do Sajgonu. 22 stycznia uczestniczył w ekspedycji do południowej części Francuskich Indochin i następnie powrócił do portu Samah leżącego na wyspie Hanin. Następnie okręt zawinął do Sajgonu, gdzie przebywał od 29 do 31 stycznia 1941 r. Po zakończeniu wizyty krążownik powrócił do patrolowania wód południowych Chin i pozostał na nich do kwietnia 1941 r.

W kwietniu 1941 r. przystąpiono do pierwszych wstępnych przygotowań mających na celu podniesienie wartości technicznych okrętów na wypadek nagłego wybuchu wojny. Na *Nachi*, *Haguro* i *Ashigarze* odgazowano zbiorniki z paliwem znajdujące się w bulges, odpowiednie przedziały w nich wypełniono zaślepionymi stalowymi rurami, zainstalowano przewody do demagnetyzacji kadłuba oraz zainstalowano na szczycie dziobowego masztu stanowisko strzelań torpedowych. Nie przeprowadzono tych prac na *Myôkô* ponieważ zostały one wykonane w czasie jego modernizacji. 5 Sentai po zakończeniu prac rozpoczęły intensywne treningi na wodach macierzystych i przy wybrzeżu północnych Chin.

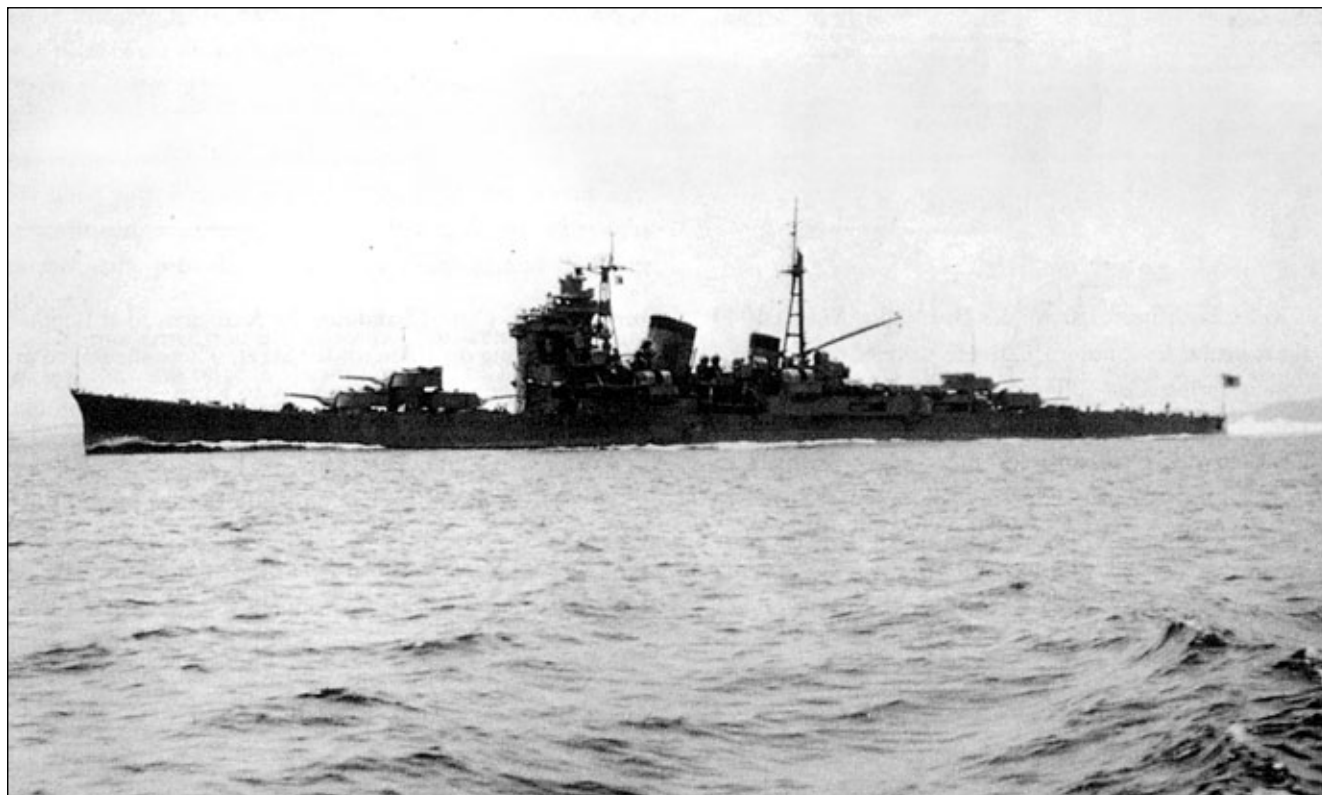
W lipcu *Ashigara* powrócił na wody południowych Chin i wziął udział 12 lipca w operacji okupacji południowej części Indochin. 25 lipca krążownik wyszedł z portu Samah i w dniach 29 lipca-11 sierpnia przebywał w okupowanym Sajgonie jako demonstracja siły. Następnie powrócił 13 sierpnia do Samah. Po dwudniowym postoju okręt został skierowany na wody południowych Chin i 23 września powrócił do Sasebo, gdzie przeprowadzono gruntowny przegląd. Po jego zakończeniu 10 października został przydzielony do 16 Sentai jako jednostka flagowa 3 Floty pod flagą wiceadm. Ibô Takahashi.

W pierwszych dniach września dokowaniu w Sasebo zostały poddane pozostałe trzy jednostki i po jego zakończeniu 17 września zostały przebazowane do Murozumi. Po miesięcznym oczekiwaniu na dalsze rozkazy 14 października wypłynęły z dotychczasowej bazy i poprzez Zatokę Ariake, Sukumo, Saeki i Beppu 17 listopada przybyły do Kure. W dniach 17-23 listopada pobrano w bazie paliwo i amunicję.

4 listopada zapadła decyzja o rozpoczęciu działań wojennych w dniu 8 grudnia 1941 r. Nazajutrz na poszczególne okręty zostały rozesłane rozkazy operacyjne określające zadania w pierwszym etapie wojny. Po trzydniowym postoju *Myôkô* (jednostka flagowa kontradm. Ta-

Ashigara po Drugiej Modernizacji na wodach Zatoki Tokijskiej, 14.06.1940.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Myōkō - 31.03.1941 r. Próby morskie w rejonie wyspy Ukuru po zakończeniu modernizacji. Na szczycie wieży nr 2 i 4 znajdują się maszty antenowe, a na szczycie pomostu nowy dalecełownik.

Fot. zbiory Lars Ahlberg

keo Takagi), *Haguro* i *Nachi* zostały skierowane na Wyspy Palau. Dwa pierwsze krążowniki przybyły na miejsce 1 grudnia, natomiast ostatni z nich dopiero 6 grudnia. 23 listopada *Nachi* wyszedł z Kure i tego samego dnia przybył do Sasebo. Po trzydniowym postoju opuścił bazę i poprzez Makaō (3 grudnia) przybył na miejsce zbiórki.

Ashigara po uzupełnieniu zapasów opuścił Sasebo 29 listopada i 1 grudnia przybył do portu Makaō na Formozie (obecnie Tajwan).

OKRES WOJENNY

DZIAŁANIA NA WODACH FILIPIŃSKICH I HOLENDERSKICH INDII WSCHODNICH PO WYBUCHU WOJNY

Operujące z Makaō ciężkie krążowniki: *Ashigara*, *Maya* i lekkie *Kuma*, *Naka*, *Natori*, okręty — bazy wodnosamolotów *Kamikawa Maru*, *Sanyo Maru* i szesnaście niszczycieli rozpoczęły wojnę w ramach operacji „M” (M Sakusen) osłaniając konwój z wojskami desantowymi skierowanymi do zajęcia Filipin. Operacja de-

santowa rozpoczęła się 10 grudnia w Aparri i Vigan. Pomimo ataku pięciu bombowców B-17 E z 14 Dywizjonu żaden z okrętów nie odniósł uszkodzeń. Do portu wyjścia ciężkie krążowniki powróciły 14 grudnia i po pięciodniowym odpoczynku załóg ponownie eskortowały konwój z wojskami desantowymi tym razem wyladowanymi 22 grudnia w Zatoce Lingayen. Po wysadzeniu na ląd 14 armii gen. Hommy okręty bez przeciwdziałania sił amerykańskich powróciły do portu wyjścia następnego dnia. 26 grudnia *Ashigara* opuścił port i skierował się do Takaō.

Pozostałe trzy jednostki razem z lotniskowcem *Ryūjō*, okrętami — bazami wodnosamolotów *Chitose* i *Mizuho*, lekkim krążownikiem *Nagara*, stawiaczami min *Itsukushima* i *Yaeyama* oraz czterema niszczycielami wyszły 6 grudnia z Palau w osłonie wojsk desantowych (33 pułk piechoty — 2500 żołnierzy) wysadzonych 11 grudnia w Legaspi. Po zakończeniu desantu ciężkie krążowniki powróciły do punktu wyjścia 16 grudnia. Dwa dni później ciężkie krążowniki wraz z lekkim *Jintsu* i ośmioma niszczycielami ponow-

nie wyszły z portu i wzięły udział w desancie przeprowadzonym 20 grudnia na Davao. Powrót nastąpił 28 grudnia. Po uzupełnieniu zapasów paliwa następnego dnia skierowały się ponownie do Zatoki Davao, gdzie przybyły 31 grudnia.

4 stycznia 1942 r. ciężkie krążowniki: *Myōkō*, *Nachi* i *Haguro*, lekkie *Nagara*, *Naka* i *Jintsu*, okręt — baza wodnosamolotów *Mizuho* w towarzystwie lekkich jednostek nawodnych stały zakotwiczone w Zatoce Malang (zachodnia strona zatoki Davao). O godz. 11.55 zostały zaatakowane przez osiem bombowców B-17 D z 19 Grupy Bombowej bazującej na lotnisku w Malang na Jawie. Każdy z bombowców został załadowany w czasie międzylądowania w Samarinda na Borneo czterema bombami o masie 227 kg. Po pięciogodzinnym locie przeprowadziły pomimo osłony desantu przez własne myśliwce atak na zgromadzone w zatoce okręty i statki. Jedna z bomb zrzuconych z wysokości 7500 m trafiła o godz. 12.01 w pokład *Myōkō* w rejonie wieży artylerii głównej nr 2 z lewej burty. Eksplozja nastąpiła na średnim pokładzie w kwaterach oficerskich. Trzydziestu pięciu ludzi

zostało zabitych, dwudziestu dziewięciu rannych z tego dziesięciu ciężko. Jeden z oficerów znajdujących się na pokładzie tak wspomina moment ataku: „Zostaliśmy zaatakowani przez dziewięć nieprzyjacielskich samolotów. Niski pułap chmur utrudniał jakąkolwiek obserwację. *Myōkō* otrzymał trafienie w wieżę Nr 2 i było wiele ofiar. Widziałem, że dowódca został trafiony w plecy. Uszkodzony został reflektor sygnalizacyjny, a oficer kierujący ogniem artylerii został ranny w oko odłamkami bomb”. Pięciu patrolującym myśliwcom Zero nie udało się przechwycić amerykańskich bombowców i dopiero po zakończeniu ataku włączyły się do walki. Odłamki innych bomb uszkodziły również cztery wodnosamoloty ustawione na pokładzie *Mizuho*. Dowódca zgrupowania kontradm. Takagi przeniósł swą flagę tego samego dnia na pokład *Nachi*, a uszkodzony krążownik po przeprowadzeniu najpotrzebniejszych napraw został skierowany do Sasebo. Samoloty amerykańskie po międzylądowaniu w Samari (wschodnie Borneo) powróciły do bazy następnego dnia. Do portu przeznaczenia uszkodzony krążownik przybył 9 stycznia 1942 r. i po przeprowadzeniu napraw połączonych z dokowaniem wyszedł ponownie w kierunku Makassar

20 lutego. Na miejsce przeznaczenia przybył po sześciodniowym rejsie³.

2 stycznia 1942 r. *Ashigara* wyszedł z Takaō i po czterodniowym rejsie przybył do Zatoki Malalag, gdzie przebywały pozostałe jednostki 5 Dywizjonu. W zatoce pozostał na kotwicy do 13 lutego.

9 stycznia *Nachi* (okręt flagowy) i *Haguro* operujące w oparciu o Zatokę Davao wyszły w rejs jako osłona lądowania japońskiej piechoty wysadzonej 11 stycznia z jedenastu transportowców w rejonie Mando i Kema (Celebes). Do punktu wyjścia powróciły 14 stycznia. Następne wyjście okrętów miało miejsce w dniu 22 stycznia, kiedy osłaniały desant na Kendarii wysadzony 24 tego miesiąca. Powrót nastąpił 26 bez przeciwdziałania sił alianckich. Po paru dniach potrzebnych na zorganizowanie zaplecza ta ważna aliancka baza lotnicza została przekształcona w miejsce postoju japońskiej 21 Flotyli Powietrznej. W ten sposób w zasięgu jej samolotów znalazła się ostatnia dobrze wyposażona aliancka baza morska w tym rejonie (poza obleganym już Singapurem) w Surabaji.

Ponowne wyjście obu okrętów miało miejsce 29 stycznia, kiedy razem z 2 Dywizjonem Niszczycieli i jedenastoma transportowcami skierowano się w stronę wy-

spy Ambon leżącej na północny-wschód od Celebesu. Przeprowadzony następnego dnia desant 2500 żołnierzy zakończył się zajęciem wyspy w ciągu jednego dnia. Powrót zespołu nastąpił 31 stycznia.

Kolejne wyjście w osłonie konwoju z wojskami desantowymi miało miejsce 5 lutego i jego celem był Makassar leżący w południowo-zachodniej części Celebesu. Operacja „H” (H Sakusen) miała na celu zajęcie całej wyspy i kolejnego przybliżenia do rejonu operacyjnego własnych jednostek lotnictwa. Tym razem osłona konwoju składała się z dwóch ciężkich krążowników: *Nachi* i *Haguro*, lekkiego *Nagara* i kilkunastu niszczycieli. Eskorta miała za zadanie osłonę dwudziestu transportowców wypełnionych po brzegi wojskami lądowymi. Daleką osłonę desantu stanowiły dwa lotniskowce: *Soryu* i *Hiryu*, które swym lotnictwem pokładowym zapewniały osłonę lotniczą oraz miały interweniować w razie pojawienia się alianckich okrętów. Przeciwko siłom japońskim

3. Bombowiec B-17 D był pilotowany przez kpt. Colina Kelly'ego. W czasie drogi powrotnej samolot został doścignięty przez interweniujące po nalocie japońskie myśliwce Mitsubishi A6M2 „Zero” i ciężko uszkodzony. Pilot zginął, a reszta załogi bezpiecznie wyskoczyła na spadochronach w rejonie własnego lotniska. Po pewnym czasie U.S. Navy potwierdziła zatopienie przez kpt. Kelly'ego krążownika liniowego *Haruna*!

Nachi - 1942 r., dobrze widoczne bulges i stanowiska dział kal. 127 mm.

Fot. „Ships of the World”



skierowano zespół alianckich okrętów w składzie: ciężki krążownik *Houston* (CA-30, amerykański), lekkie krążowniki *De Ruyter* (okręt flagowy dowódcy zespołu kontradm. K. W. F. M. Doormana), *Tromp* (holenderskie), *Marblehead* (CL-12, amerykański) i ośmiu niszczycieli (cztery holenderskie i cztery amerykańskie). Przeciwno temu zespołowi japończycy skierowali trzydzieści siedem bombowców Mitsubishi G3M2 w kodzie alianckim „Nell” bazujących na lotnisku w niedawno zajętej Kendarii. O godz. 09.54 bombowce, których pierwotnym celem miała być Surabaya zaatakowały okręty alianckie znajdujące się w pobliżu portu. W następstwie nalotu uszkodzenie zostały oba amerykańskie krążowniki. *Marblehead* został trafiony dwiema bombami i po powrocie do portu podjęto decyzję o skierowaniu okrętu do USA, gdzie miało przeprowadzić jego naprawę. Drugi z krążowników — *Houston* miał zniszczoną trójdziałową wieżę rufową dział kal. 203 mm, ale pozostał w składzie zespołu alianckiego nadal dysponując sześcioma działami głównej artylerii zgrupowanych w dziobowych wieżach. Dodatkowo na okręcie flagowym zniszczeniu uległa centrala artyleryjska. Po zażegnaniu niebezpieczeństwa z strony alianckich okrętów desant japoński został wysadzony na ląd 9 lutego. Po zakończeniu operacji wsparcia wojsk desantowych krążowniki w towarzystwie kilku niszczycieli skierowały się do Zatoki Staring, do której przybyły następnego dnia. Po tygodniowym odpoczynku załóg i uzupełnieniu zapasów obie jednostki wzięły udział w wysadzeniu wojsk desantowych 20 lutego w Dilli i Kupang na Timorze. Zajęcie tej wyspy pozabawiło obrońców Jawy i Sumatry możliwości uzupełnień drogą lotniczą. Sama operacja desantowa przebiegała bez przeciwdziałania sił alianckich, jednak wojska holendersko-australijskie stawiały zażarte opór i wobec przewagi wojsk japońskich po tygodniowych walkach wycofały się do dżungli skąd prowadziły działania partyzanckie do połowy 1943 r.

W międzyczasie *Ashigara* 13 lutego wyszedł z Zatoki Davao i poprzez wyspę Jolo (14 luty), Balikpapan (18 luty), Kendari (22 luty), przybył 25 do Makassar, gdzie następnego dnia ponownie zebrał się pełny skład 5 Dywizjonu Krążowników.

BITWA NA MORZU JAWAJSKIM

24 lutego *Nachi* i *Haguro* opuściły Zatokę Starling i w ramach Operacji „Java

Sekusen” razem z lekkimi krążownikami: *Naka* i *Jintsu* oraz dziesięcioma niszczycielami z 2 i 4 Flotyli Niszczycieli⁴ osłaniały konwój desantowy składający się z czterdziestu jeden transportowców mających na swych pokładach 48 Dywizję Piechoty przeznaczoną do zajęcia Borneo. 26 lutego holenderski wodnosamolot typu Dornier „Wal” dostrzegł konwój i po paru godzinach został on zaatakowany przez alianckie samoloty poderwane z lotnisk na Jawie. Nalot nie przyniósł żadnych strat stronie japońskiej. Tego samego dnia o godz. 18.00⁵ kontradm. Doorman wyszedł w morze z Surabaji z zamiarem odnalezienia i zniszczenia konwoju. W skład jego zespołu wchodziły: ciężkie krążowniki *Exeter* (brytyjski) i *Houston* (amerykański), lekkie krążowniki *De Ruyter* (flagowy), *Java* (holenderskie), *Perth* (australijski) oraz niszczyciele *Witte de With* (WW), *Kortenaer* (KN, holenderskie); *Electra* (H 27), *Encounter* (H 10), *Jupiter* (F 85, brytyjskie); *John D. Edwards* (DD-216), *Paul Jones* (DD-230), *John D. Ford* (DD-228), *Alden* (DD 211, amerykańskie). Zamiarem holenderskiego dowódcy było patrolowanie z prędkością 20 węzłów od wyspy Madury do miasta Rembang w północno-zachodniej części Jawy. Noc minęła spokojnie za to następnego dnia od godz. 09.00 nad alianckim zespołem pojawiły się japońskie bombowce. Ich ataki nie spowodowały żadnych uszkodzeń, ale naprowadziły wodnosamoloty rozpoznawcze kaptułowane z japońskich krążowników. O godz. 10.30 dowódca alianckiego zespołu podjął decyzję o powrocie do Surabaji i uzupełnieniu paliwa oraz dania odpoczynku wyczerpanym załogą.

W tej samej chwili dowódca japońskiego konwoju kontradm. Nishimura na swym flagowym lekkim krążowniku *Naka* otrzymał wiadomość o ruchach alianckiego zespołu od jednego z japońskich wodnosamolotów: „Pięć nieprzyjacielskich krążowników i sześć niszczycieli 63 Mm od Surabaji płyną kursem 80°. Prędkość zespołu 12 węzłów”. Natychmiast po otrzymaniu tej wiadomości z pokładu *Nachi* wystartował wodnosamolot z zadaniem śledzenia alianckich okrętów. Równocześnie ciężkie krążowniki stanowiące daleką osłonę konwoju zwiększyły prędkość dążąc do przechwycenia nieprzyjacielskiego zespołu.

O godz. 14.15 niszczyciel *Electra* rozpoczął przejście przez pola minowe chroniące port, gdy *De Ruyter* nagle wykonał ostry zwrot i nadał sygnał „Follow me”

(„Idźcie za mną”). Przyczyną tego rozkazu było wykrycie przez alianckie rozpoznawanie lotnicze w odległości 20 Mm na zachód od wyspy Bawean okrętów japońskich. Po wykonaniu zwrotu na czele zespołu znalazły się brytyjskie niszczyciele i za nimi kolejno: *De Ruyter*, *Exeter*, *Houston*, *Perth* i *Java*. Krążące nad zespołem japońskie wodnosamoloty natychmiast przesłały wiadomość o kolejnych manewrach zespołu. Dla wszystkich stało się jasne, że kontradm. Doorman szedł do ataku. *Nachi* i *Haguro* zwiększyły prędkość do 30 węzłów i stopniowo doganiały płynący w odległości 150 Mm przed nimi konwój. Z pokładów japońskich krążowników wystrzelono dodatkowe wodnosamoloty i usunięto wszystkie łatwopalne materiały.

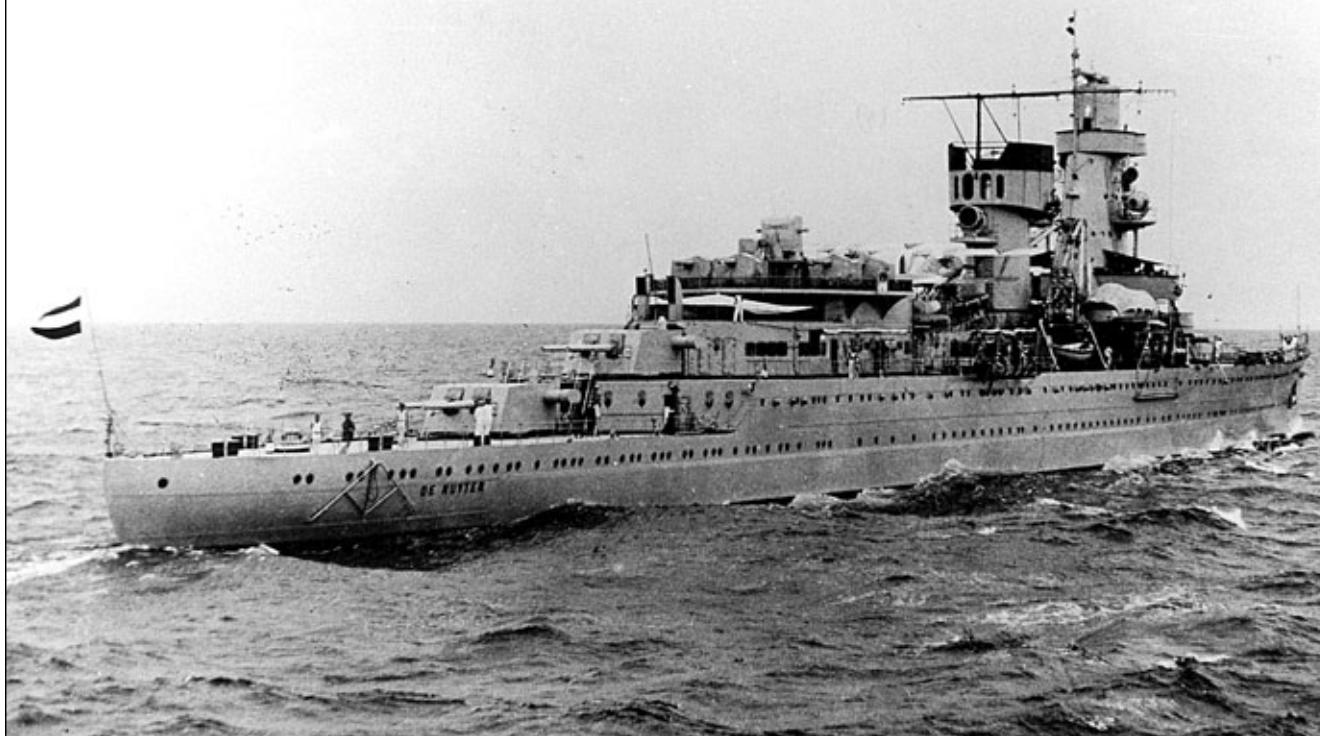
O godz. 16.06 z pokładu brytyjskiego niszczyciela *Electra* dostrzeżono niewielką kreskę na tle nieba. Wiadomość o tym odkryciu została natychmiast przesłana na okręt flagowy. Dziesięć minut po nadaniu meldunku do sił japońskich dołączyły ciężkie krążowniki, które z odległości 25 600 m otwały ogień do czołowych okrętów alianckich. Cztery minuty później z pokładu niszczyciela przesłano kolejny meldunek określający dostrzeżone jednostki na jeden krążownik i nieokreśloną liczbę niszczycieli płynących kursem 220 z prędkością 18 węzłów. W rzeczywistości był to krążownik *Jintsu* i siedem niszczycieli. Mniej więcej w tej samej chwili obserwatorzy na *Exeterze* dostrzegli drugi zespół w składzie krążownik *Naka* i sześć niszczycieli.

Po alianckiej stronie zespołu jako pierwszy do walki włączył się *Exeter* strzelając z sześciu dział kal. 203 mm na odległość 24 700 m. Pierwsze salwy z powodu błędnej oceny odległości i prędkości nieprzyjaciela okazały się niecelne i dopiero dziesiąta obramowała *Haguro*. Japończycy strzelali pokazowo uzyskując raz po raz nakrycia celu jednak bez trafień. Brak sukcesów irytował dowódcę zespołu kontradm. Takagi'ego, który swą złość przelewał na I oficera artylerii flagowego krążownika *Nachi*. W międzyczasie nad polem bitwy pojawiły się trzy amerykańskie bombowce nurkujące w eskorcie

4. 2 Eskadra w składzie: okręt flagowy lekki krążownik *Jintsu*, 16 Dywizjon — *Yukikaze*, *Amatsukaze*, *Tokitsukaze* i *Hatsukaze*; 7 Dywizjon — *Ushio*, *Sazanami*, 24 Dywizjon — *Yamakaze* i *Kawakaze*.

4 Eskadra w składzie: okręt flagowy *Naka*, 2 Dywizjon — *Murosame*, *Samidare*, *Harusame* i *Yudachi*; 9 Dywizjon — *Asagumo* i *Minegumo*.

5. Podawany czas lokalny różni się od środkowoeuropejskiego o 7,5 godziny; a od czasu tokijskiego o 1,5 godziny.



Holenderski krążownik lekki *De Ruyter* będący okrętem flagowym zespołu alianckiego.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

dziesięciu myśliwców P-40. Nalot nie spowodował żadnych strat wśród statków japońskiego konwoju. O godz. 16.29 Doorman zmienił kurs z 295° na 248° skracaając odległość do 23 800 m. Dwie minuty później pocisk pochodzący prawdopodobnie z *Nachi* trafił w flagową jednostkę aliancką i nie eksplodując przedostał się do pomocniczej maszynowni. Po tym trafieniu alianckie okręty ponownie zmieniły kurs na 267° . W tym samym momencie do ataku przystąpiła 4 Flotylla Niszczycieli pod dowództwem wiceadm. Nishimury wsparta przez *Nachi*, które z odległości 15 000 m wystrzeliły czterdzieści trzy torpedy. Część z nich eksplodowała przedwcześnie, natomiast reszta nie trafiła w cel. W czasie odpierania ataku *Houston* został trafiony 203 mm pociskiem w prawą burtę poniżej kluzы kotwicznej, który wyszedł nie eksplodując przez lewą burtę na wysokości linii wodnej. Kolejny ciężki pocisk otrzymał również *De Ruyter*, który podobnie jak wcześniejszy okazał się on niewypałem. O godz. 17.08 prawie 126 kg pocisk kal. 203 mm wystrzelony z *Haguro* trafił w *Exetera*. Pocisk przeszedł przez osłonę rufowego prawoburtoowego stanowiska dział kal. 102 mm, następnie przez wentylator kotłowni A i eksplodował pod wpływem gorąca w kotle znajdującym się w kotłowni B. Wybuch zniszczył sześć z ośmiu kotłów krążowni-

ka i zredukował jego prędkość maksymalną do 11 węzłów. Efektem tego trafienia było wyjście brytyjskiej jednostki z szyku, co spowodowało zamieszanie wśród pozostałych alianckich okrętów. Podążające za krążownikiem jednostki sądząc, że jest to manewr całego zespołu wykonały zwrot na lewą burtę rozrywając szyk alianckiego zespołu. W tym samym czasie japońskie ciężkie krążowniki stopniowo skracając odległość zajęły odpowiednie pozycje do wykonania ataku torpedowego. Z ich wyrzutni wystrzelono szesnaście torped, które nie dosięgły celu, a część z nich eksplodowała po pokonaniu prawie czterdziestu kilometrów na jawajskim brzegu. Chwilę później obserwatorzy na szczytach dziobowych nadbudówek japońskich krążowników meldowali, że w polu widzenia znajduje się latarnię morską zlokalizowaną przy wejściu do Surabaji. Dopiero w pięć minut po trafieniu *Exetera* kontradm. Doorman zorientował się, że szyk zespołu został rozerwany, a natychmiastowe zebranie zespołu jest niemożliwe ponieważ poszczególne okręty manewrowały indywidualnie dla uniknięcia japońskich torped wystrzelonych z pokładów krążowników i niszczycieli. Dopiero o godz. 17.20 udało się zebrać rozproszone okręty w szyku torowym za *De Ruyterem*, który przyjął kurs południowo-wschodni. Kilka minut

później zespół zmienił kurs na północno-zachodni pragnąc ochronić odpływającego do Surabaji *Exetera* i holenderski niszczyciel *Witte de With*. Jednak skoordynowany atak przyniósł trafienie o godz. 17.13 torpedą wystrzeloną z *Haguro* holenderskiego niszczyciela *Kortenaer*. „Długa lanca” ugodziła jednostkę w prawą burtę na wysokości śródkręcia i przełowiła okręt. Wszystko to działo się pod skoncentrowanym ogniem obu japońskich krążowników, który nie przyniósł na tym etapie bitwy kolejnych trafień.

Nachi i *Haguro* w czasie pierwszej fazy walki łącznie wystrzeliły 1 271 pocisków kal. 203 mm (52,96% zapasów amunicji do dział) uzyskując tylko pięć trafień. Przyczyną tak niskiej skuteczności (0,39%) było prowadzenie walki na dystansie rzędu 20-25 000 m. Dodatkowo *Haguro* wystrzelił dwadzieścia torped 91 Shiki uzyskując jedno trafienie, które zatopiło holenderski niszczyciel. *Nachi* wystrzelił szesnaście torped 91 Shiki nie uzyskując żadnego trafienia.

Początkowo kontradm. Takagi nie dostrzegł ubytku jednego z alianckich krążowników, ale krótko po godzinie 18.00 zorientował się, że ogień aliancki stracił na swej intensywności i ponownie skierował do ataku własne niszczyciele z 2 Flotylli. Pomimo zbliżenia się na odległość 4500 m



Haguro w czasie bitwy na Morzu Jawajskim. Przed nim strzelający salwę bliźniaczy *Nachi*.

Fot. „Maru Special”

wszystkie torpedy zostały wymanewrowane przez alianckie okręty. O godz. 18.06 kmdr Binford dowodzący czterema amerykańskimi niszczycielami otrzymał rozkaz kontrataku. Jednak już dwie minuty później nadeszło odwołanie rozkazu i polecenie osłony własnych krążowników. Nie zważając na nowe rozkazy amerykańskie niszczyciele przeprowadziły o godz. 18.22 atak torpedowy na *Nachi* i *Haguro* wyrzeliwując czterdzieści osiem torpedy z odległości około 10 000 m. Pomimo szaleńczego ataku „czterofajkowców” wystrzelone z tak dużej odległości torpedy zostały z łatwością wymanewrowane przez japońskie okręty. W czasie odpierania ataku oba ciężkie krążowniki wystrzeliły trzysta dwa pociski kal. 203 mm nie uzyskując żadnych trafień. Na tym zakończyła się druga faza walki.

W tym momencie obie strony były już wyczerpane fizycznie i psychicznie dzielną bitwą. Na większości japońskich okrętów po zerwaniu kontaktu wzrokowego odwołano alarm bojowy i załogi miały chwilę na relaks. W tym czasie wydano rozkaz podniesienia z wody własnych wodnosamolotów rozpoznawczych, które w czasie walki oddały nieocenione usługi. Nagle o godz. 20.50, gdy *Nachi* manewrował dla podniesienia kolejnego wodnosa-

molotu obserwator na pomoście zameldował: „Nadciąga 3 Dywizjon Pancerników”. Oficerowie zgromadzeni na stanowisku dowodzenia natychmiast chwycili za lornetki i chwilę później rozpoznali nadciągające okręty jako alianckie krążowniki. Odległość w tym momencie wynosiła 12 000 m, załogi znajdowały się w większości w swych pomieszczeniach lub otwartych pokładach odpoczywając po trudach dziennego boju, a okręty stały zastopowane.

Na alianckich krążownikach także dostrzeżono zastopowane ciężkie krążowniki i natychmiast wystrzelono pociski oświetlające. W tym czasie japońskie okręty pośpiesznie kończyły podnoszenie wodnosamolotów na pokłady i natychmiast po zakończeniu tej operacji ruszały z miejsc otoczone gejzerami wybuchających pocisków i własnej zasłony dymnej. Równocześnie rozpoczęto stawiać zasłonę dymną i pod jej osłoną zerwano kontakt bojowy z nieprzyjacielem. Uparty kontradm. Doorman pod osłoną nocy usiłował wykonać podstawowe zadanie — odnaleźć i zniszczyć japoński konwój wiozący oddziały desantowe. W czasie tego starcia ciężkie krążowniki wystrzeliły czterdzieści sześć pocisków kal. 203 mm nie uzyskując żadnego trafienia.

O godz. 22.30 ponownie z pokładu *De Ruytera* sygnalista dostrzegł nieprzyjacielskie krążowniki. „*Nieprzyjacieli na horyzoncie. Odległość ponad 20 000 m. Szybkość 22 węzły.*” W tym czasie *Nachi* i *Haguro* samotnie dążyły do spotkania z alianckimi jednostkami odsyłając dwie flotyle niszczycieli pozbawionych już torped do bezpośredniej eskorty konwoju. Po wykonaniu zwrotu na prawą burtę i przyjęciu kursu 180° w szklach japońskich dalmierzy ukazał się przepiękny nocny pokaz alianckich okrętów oświetlonych wschodzącym księżycem. Początkowa odległość 18 000 m zaczęła się gwałtownie zmniejszać, kiedy ciężkie krążowniki zwiększyły prędkość i zmieniły kurs dla zajęcia odpowiedniej pozycji do wykonania ataku torpedowego. Gdy odległość spadła do 8000 m do pracy przystąpili oficerowie broni podwodnej, którzy dokonali ostatnich obliczeń przed wystrzeleniem z prawoburtowych wyrzutni śmiertelnych pocisków. O godz. 23.22 na obu okrętach zabrzmiały identyczne komendy: „*Cel nieprzyjacielskie krążowniki, kąt strzału 60°. Uwaga na aparatach...*” i po chwili „*Pa!*”. W stronę alianckich okrętów rozpoczęło swój bieg dwanaście podwodnych pocisków. Po wykonaniu ataku *Haguro* i *Nachi* na krótko weszły

w przelotny szkwał deszczowy i poprzez deszcz na pomostach dostrzeżono eksplozję.

Jako pierwszy z dalszej walki został wyeliminowany po trafieniu jedną z ośmiu torped wystrzelonych z oddalonego o 5000 m *Nachi* holenderski lekki krążownik *Java*. Głowica bojowa torpedy eksplodowała w części rufowej niedaleko komory amunicyjnej i natychmiast zastopowała okręt. Dwadzieścia minut później trafiony krążownik pogrążył się w morskiej głębinie.

Kilka sekund po pierwszym trafieniu torpeda odpalona z odległego o 7000 m *Haguro* uderzyła w okręt flagowy zespołu — *De Ruytera*. Trafienie nastąpiło w rufę w pobliżu zbiornika z paliwem, które płonąc zalało pokład rufowy. Pomimo akcji ratunkowej ostatni holenderski krążownik został skazany na śmierć. Zatonął trzy godziny później z większością swej załogi.

Po demonstracji podręcznikowego sposobu wykonania ataku torpedowego japońskie krążowniki skierowały się na północ i następnie powróciły na miejsce walki poszukując dwóch ostatnich alianckich krążowników. Jednak amerykański *Houston* i australijski *Perth* wykonały zaraz po serii porażających ciosów zwrot na prawą burtę i następnie pełną prędkością skierowały się w stronę Batawii. Podczas przeszukiwania akwenu niedawnej walki japońscy oficerowie pragnęli wykończyć płonący holenderski krążownik *De Ruy-*

ter. Jednak kontradm. Takagi rozkazał oszczędzać amunicję. W tym czasie w komorach amunicyjnych obu jednostek pozostało tylko czterysta trzydzieści trzy pociski kal. 203 mm i dwanaście torped, a w perspektywie spotkanie z dwoma alianckimi okrętami.

Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o alianckim przeciwdziałaniu na Morzu Jawajskim z Makassar wyruszyły pod dowództwem wiceadm. Takahashi *Myōkō* i *Ashigara* jako wsparcie dla już zaangażowanych sił.

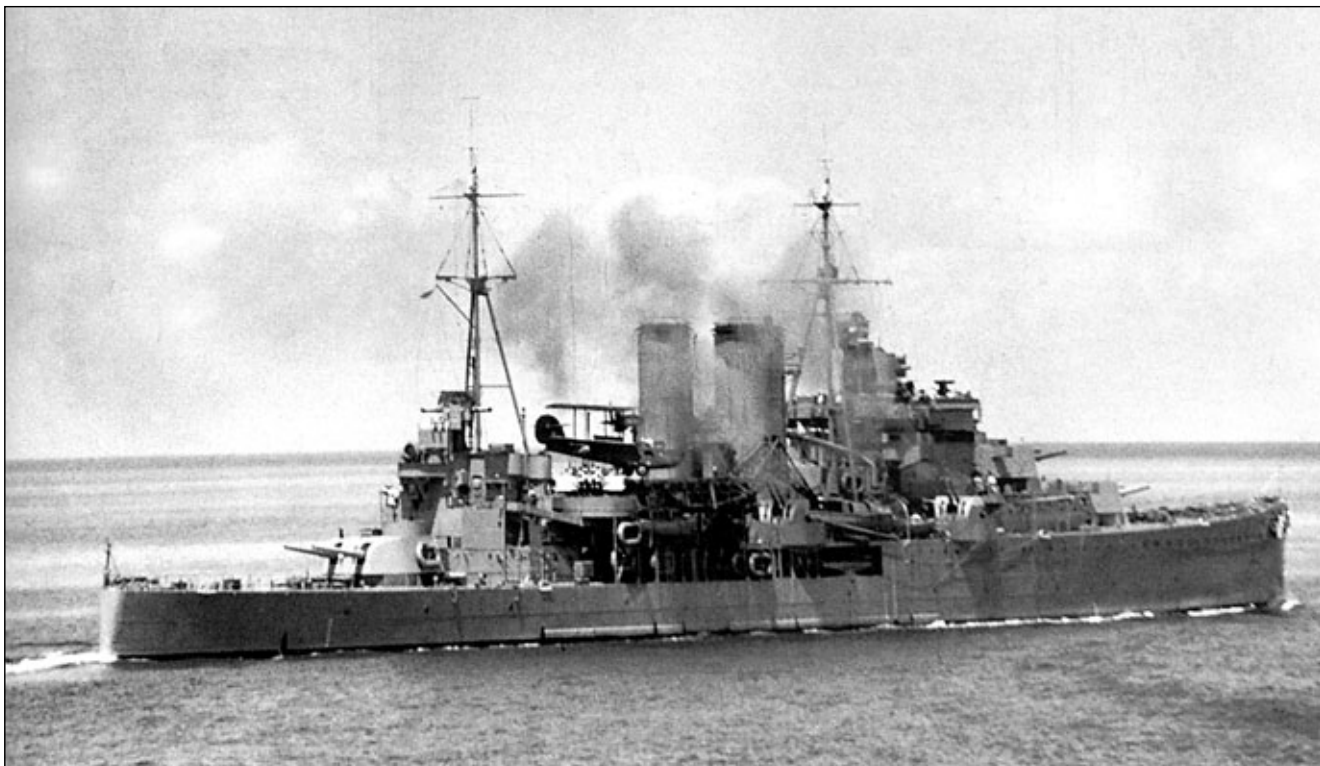
W tym czasie na przebywającym w Surabaji *Exeterze* kończono ostatnie prace mające na celu doprowadzenie jak największej ilości kotłów do stanu używalności. Wieczorem 28 lutego 1942 r. krążownik pod eskortą brytyjskiego niszczyciela *Encounter* oraz amerykańskiego *Pope* ruszył w kierunku Cieśniny Sunda i dalej w kierunku Cejlonu. Odcumowanie nastąpiło o godz. 19.00 i jednostki wyruszyły w niebezpieczny rejs. Jednak już o godz. 04.00 1 marca dostrzeżono z odległości 10 Mm sylwetki dwóch niezidentyfikowanych okrętów. Natychmiastowa zmiana kursu pozwoliła zejść z drogi nieznanym okrętom. Po nastaniu dnia o godz. 07.50 z górnego stanowiska obserwacyjnego na *Exeterze* dostrzeżono maszty dwóch okrętów, które niedługo potem schowały się za horyzontem. Ponowna zmiana kursu pozwoliła na ostatnie chwile wychnienia na pokładach alianckich jednostek. Dowódca krążow-

nika kmdr Gordon nie wiedział, że w tym czasie z pokładów japońskich krążowników wystartowały wodnosamoloty, które podobnie jak dwa dni wcześniej miały kierować ogniem artylerii własnych jednostek. Półtorej godziny później ponownie ujrzano maszty zbliżających się okrętów, które zmaterializowały się w postaci *Haguro* i *Nachi* w eskorcie dwóch niszczycieli. Kilka minut później dostrzeżono kolejne jednostki nadciągające z północy, którymi okazały się *Myōkō* i *Ashigara*. Pomimo natychmiastowego zwiększenia prędkości do maksymalnej *Exeter* nie mógł osiągnąć więcej niż 25 węzłów, natomiast Japończycy mogli bez trudu osiągnąć prędkość w granicach 30-32 węzły. Jako pierwszy o godz. 10.20 z odległości 23 000 m walkę rozpoczął z wież obróconych na lewą burtę brytyjski krążownik wyprzedzając o parę sekund *Myōkō* i *Ashigarę*. W miarę skracania odległości z początkowych 18 000 m na celności zyskiwał ogień japończyków. O godz. 11.00 w serca aliantów wstąpiła nadzieja — na scenie walki pojawiły się szkwały deszczowe, które pozwoliły na chwilową ochronę. Dziesięć minut później z pokładu krążownika wystrzelono trzy torpedy w kierunku *Myōkō* i *Ashigary*. Cztery minuty później sześć torped wystrzelił do tych samych celów amerykański niszczyciel. Z powodu odległości wszystkie torpedy nie przynoszą trafień. O godz. 11.15 do walki z odległości 18-16 000 m przyłączają się *Nachi*

Holenderski krążownik lekki *Java* zatopiony torpedami krążownika *Nachi*.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Brytyjski krążownik ciężki *Exeter*, który nie miał żadnych szans w starciu z czwórką jednostek typu *Myōkō* w dniu 1 marca 1942 roku.
Fot. „Ships of the World”

i *Haguro*. Pięć minut później pocisk kal. 203 mm trafia w *Exetera* i po dotarciu do kotłowni A eksploduje. Natychmiast przestają funkcjonować wszystkie urządzenia zasilane energią elektryczną, a jednostka zwalnia do czterech węzłów. Jest to wyrok śmierci na ostatni krążownik kontradm. Doormana. Na rozkaz kmdr Gordona załoga rozpoczyna ewakuację po wcześniejszym otwarciu zaworów dennych i grodzi wodoszczelnych. Japończycy widząc ostatnie chwile okrętu nie przerywają ostrzału jednak nie osiągają już żadnych trafień. Ostateczny cios zadał niszczyciel *Inazuma* wystrzelując pojedynczą torpedę, która przypieczętowała los *Exetera*. O godz. 11.35 dopełnił się los kolejnego okrętu-niszczyciela *Encounter*, który otrzymał porażający cios w kotłownię. Po ewakuacji załogi okręt zostaje samozatopiony. Na placu boju pozostał samotny *Pope*, który o godz. 12.50 został zatopiony przez japońskie bombowce nurkujące startujące z pokładu lotniskowca *Ryujo*. Ogółem w czasie starcia ciężkie krążowniki ponownie wystrzeliły ogromne ilości amunicji. *Myōkō* i *Ashigara* wystrzeliły łącznie 1171 pocisków kal. 203 mm i szesnaście torped. *Nachi* 170 pocisków kal. 203 mm i cztery torpedy, a *Haguro* 118 pocisków kal. 203 mm i cztery torpedy.

Łącznie w okresie 27 luty-1 marca *Nachi* wystrzelił 1015 pocisków kal.

203 mm (z łącznego zapasu 1100 szt.), a *Haguro* 892 kal. 203 mm.

Po zakończeniu walki *Nachi* i *Haguro* skierowały się do Kendari, gdzie dotarły po dwudniowym rejsie, a *Myōkō* i *Ashigara* skierowały się do Makassar przybывая na miejsce 5 marca. Dzień później na miejsce zbiórki przybyły również *Nachi* i *Haguro*.

PIERWSZA WOJENNA MODERNIZACJA

Po kapitulacji Jawy 9 marca 1942 r. rozpoczęto powoli kierować większość ciężkich krążowników Cesarskiej Floty do baz położonych w Japonii. Jednym z wyjątków był *Ashigara*, który od 10 marca został okrętem flagowym „2 Ekspedycyjnej Floty Południowej”. Również *Nachi* otrzymał przydział do „Sił Północnych”. *Myōkō* został okrętem flagowym 5 Sentai, w skład której wchodził tylko *Haguro*. Jako pierwszy miejsce postoju opuścił *Nachi*, który po siedmiodniowym rejsie 17 marca przybył do Sasebo. 13 marca Makassar opuściły dwie pozostałe jednostki, które przybyły do Sasebo 20 marca. Po przybyciu na miejsce w dniach 21 marca-4 kwietnia *Nachi* i *Haguro* zostały zadokowane, a na pokładach wszystkich trzech jednostek wymieniono zużyte lufy dział kal. 203 mm, zmodernizowano wentylację i wymieniono wodnosamoloty 95 Shiki na 0 Shiki. Dodatkowo na

wszystkich krążownikach zainstalowano dwie wyrzutnie bomb głębinowych, do których zabierano sześć-dwanaście bomb głębinowych. Bomby były składowane w komorze amunicyjnej amunicji lotniczej i jej podnośnikiem transportowane na stanowiska. Równocześnie podczas pobytu w stoczni *Nachi* został przystosowany do pełnienia funkcji okrętu flagowego 5 Floty. Prace na pokładach krążowników zakończono 7 (*Nachi*) lub 8 kwietnia.

DZIAŁANIA MYŌKŌ I HAGURO W CZASIE BITWY NA MORZU KORALOWYM

Po zakończeniu pierwszego etapu działań wojennych Cesarska Kwatery Główna podjęła decyzję o kontynuowaniu dalszych działań w kierunku południowym. Planując zajęcie Port Moresby i Tulagi (MO Sekusen) rozpoczęto gromadzić jednostki w bazie Truk na Karolinach. 8 kwietnia *Myōkō* i *Haguro* wyruszyły z Sasebo i po jednodniowym rejsie wpłynęły do Hashirajimy. W czasie szkolenia 5 Sentai amerykańskie samoloty startujące z pokładu lotniskowca *Hornet* (CV-8) po raz pierwszy uderzyły na japońskie miasta. Natychmiast krążowniki zostały wysłane w morze i rozpoczęły poszukiwania nieprzyjacielskich jednostek. Po czterodniowym bezowocnym rejsie jednostki 22 kwietnia zawinęły do Yoko-

suki. Następnego dnia po uzupełnieniu paliwa wyruszyły z zadaniem przyłączenia się do Rengō Kantai (Floty Ruchomej)⁶ w atolu Truk. Na miejsce jednostki przybyły 27 kwietnia spotykając się na kotwowisku z lotniskowcami *Shokaku* i *Zuikaku*.

1 maja lotniskowce, ciężkie krążowniki i sześć niszczycieli pod dowództwem wiceadm. Takagi na *Haguro* opuściły bazę jako Zespół Uderzeniowy przeznaczony do rozprawienia się z napotkanymi na drodze alianckimi okrętami. W składzie Grupy Inwazyjnej przeznaczonej do zajęcia Port Moresby znajdowało się jedenaście transportowców osłanianych przez eskadrę niszczycieli. Siły Przykrycia posuwające się w pobliżu transportowców i składały się z lekkiego lotniskowca *Shoho* w eskorcie czterech ciężkich krążowników (typu *Aoba* i *Furutaka*) i niszczyciela. Zadaniem okrętów było zapewnienie parasola powietrznego nad konwojem.

Tymczasem wywiad aliancki na podstawie częściowego złamania kodu J-25 b, danych uzyskanych od tzw. „strażników wybrzeża” i lotnictwa rozpoznawczego poznał w ogólnych założeniach plan japońskiego ataku. Dla zatrzymania japońskiego pochodu na południe Alianci zgromadzili wszystkie dostępne siły na Morzu Koralowym⁷ i z niecierpliwością oczekiwali na rozwój wypadków. Wieczorem 2 maja część amerykańskich okrętów uzupełniła paliwo i skierowała się w stronę nadciągającego nieprzyjaciela.

Następnego dnia o godz. 08.00 rano japońscy żołnierze opanowali bez przeciwdziałania wyspę Tulagi i rozpoczęli prace mające na celu zbudowanie bazy dla wodnosamolotów. Kolejne cztery dni upłynęły obu stronom na wzajemnych poszukiwaniach i manewrach mających na celu zajęcie dogodnej pozycji do przechwycenia nieprzyjaciela. Wieczorem 6 maja oba zespoły znalazły się w odległości 70 Mm od siebie wzajemnie nic o sobie nie wiedząc. Następnego dnia o godz. 08.15 jeden z amerykańskich samolotów rozpoznawczych wypatrzył Zespół Przykrycia i po odebraniu jego meldunku z pokładów lotniskowców wystartowało pięćdziesiąt dwa bombowce nurkujące SBD-3 „Dauntless”, dwadzieścia dwa samoloty torpedowe TBD-1 „Devastator” i osiemnaście myśliwców F4F-3 „Wildcat”. O godz. 11.20 amerykańskie samoloty wzięły na cel lotniskowiec *Shoho* i w skoordynowanym ataku pomimo zaporowego ognia prowadzonego z dział ciężkich krążowników i interweniujących myśliwców A6M3 „Zero” oraz A5M4 „Claude” uzyskały siedem trafień torpedami oraz szesnastoma bombami o masie 453 kg i trzema 227 kg. Szesnaste minut później pierwszy japoński lotniskowiec skrył się pod falami Morza Koralowego.

Nieco wcześniej o godz. 06.00 rano kontradm. Hara dowodzący lotniskowcami *Shokaku* i *Zuikaku* skierował na rozpoznanie własne samoloty. O godz. 07.36 jeden z nich dostrzegł dwa okręty,

które zostały zidentyfikowane jako lotniskowiec w eskorcie krążownika. W rzeczywistości był to pusty zbiornikowiec *Nesho* i niszczyciel *Sims*. Natychmiast na pokładach lotniskowców rozpoczęto przygotowania do wysłania grupy uderzeniowej przeciwko nieprzyjacielskim jednostką. Z pokładów lotniskowców wystartowało trzydzieści sześć bombowców nurkujących Aichi D3A1 „Val”, dwadzieścia jeden samolotów torpedowych Nakajima B5N2 „Kate” w eskorcie osiemnastu myśliwców „Zero”. Kilka minut po godz. 11.00 japońskie samoloty znalazły się nad celem i w bezpośrednim ataku zatopiły niszczyciel oraz ciężko uszkodziły zbiornikowiec, który zatonął kilka dni później.

W chwili, gdy japońskie samoloty znajdowały się w drodze do celu inny samolot zwiadowczy pochodzący z ciężkiego krążownika *Furutaka* dostrzegł o godz. 08.20 zespół amerykańskich lotniskowców. Kilka minut później jego meldunek został potwierdzony przez kolejny samolot zwiadowczy, tym razem z ciężkiego krążownika *Kinugasa*. Nie było już możliwości zawrócenia grupy uderzeniowej i do-

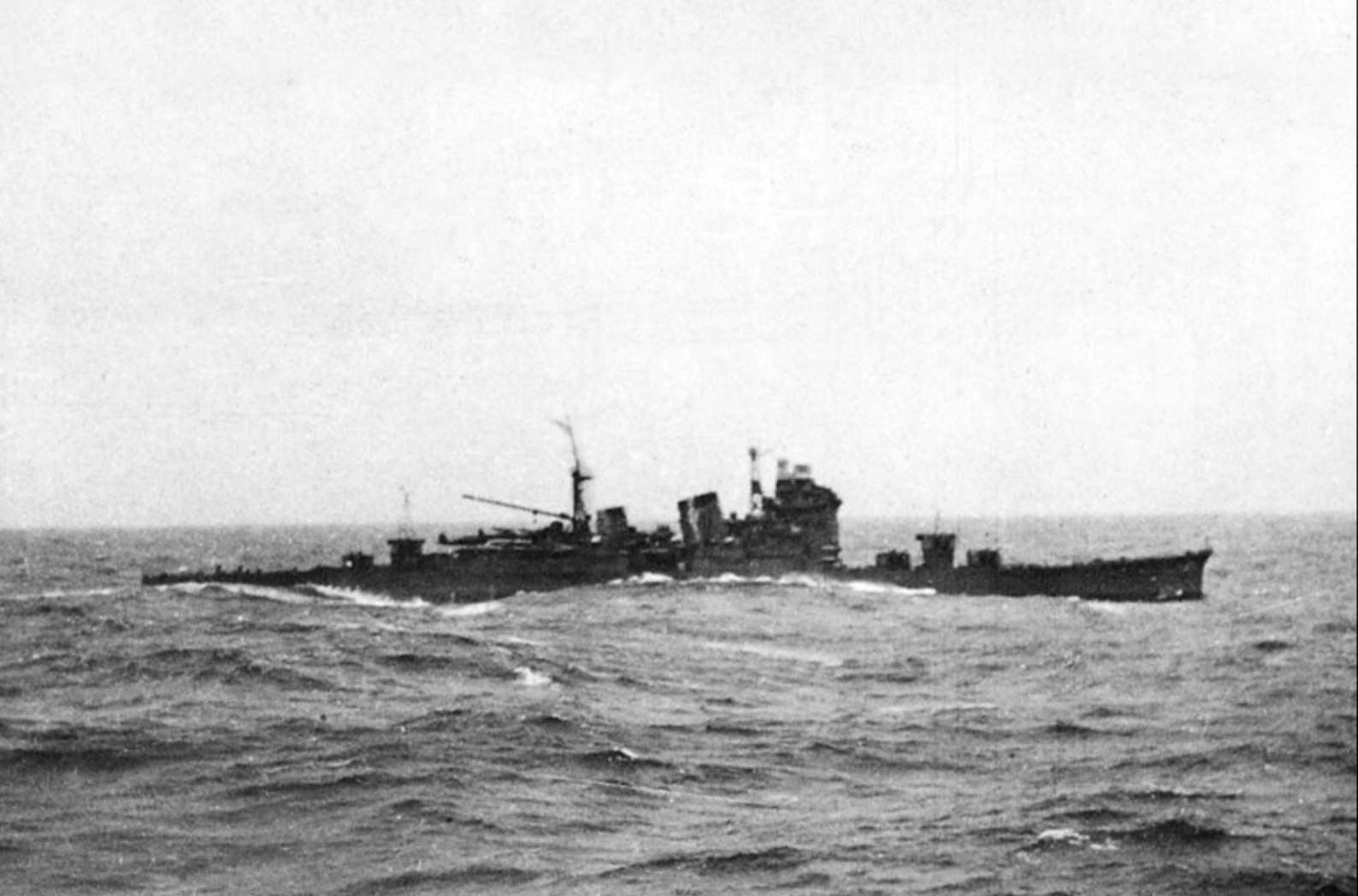
6. Flota Ruchoma (ang. Mobile Fleet, jap. Rengō Kantai) — najwartościwszy zespół okrętów floty japońskiej przeznaczonych do samodzielnych operacji na morzu. W składzie 2 Flotyli znajdowały się pancerniki przeznaczone do wsparcia 3 Flotyli, w ramach której operowały lotniskowce. Poza jednostkami bojowymi w skład zgrupowania wchodziły jednostki pomocnicze i specjalne (zbiornikowce, transportowce i itp.).

7. Lotniskowce *Lexington* i *Yorktown*, osiem krążowników (w tym dwa australijskie) i dwanaście niszczycieli.

Jedna z nielicznych Fotografii krążowników japońskich z lotu ptaka. Na Fotografii *Ashigara* prawdopodobnie w Surabaji w połowie 1942 roku.

Fot. zbioru Siegfried Breyer





Myōkō pod koniec 1942 roku w sztormowej pogodzie.

Fot. „Maru Special”

piero po jej powrocie i ponownym odnowieniu zdolności bojowych o godz. 16.30 z pokładów *Zuikaku* i *Shokaku* wystartowało dwanaście bombowców nurkujących D3A1 i piętnaście samolotów torpedowych B5N2, których załogi posiadały największe doświadczenie bojowe. O godz. 17.50 samoloty zostały zlokalizowane przez radar zainstalowany na lotniskowcu *Lexington* (CV-2) i natychmiast z pokładów amerykańskich lotniskowców rozpoczęło start osiemnaście myśliwców F4F-3 „Wildcat”, które w powietrzu dołączyły do dwunastu maszyn patrolu bojowego. W wyniku interwencji myśliwców i ognia dział przeciwlotniczych zestrzelono jeden bombowiec nurkujący i osiem samolotów torpedowych przy stracie jednego myśliwca.

Następnego dnia — 8 maja — samoloty zwiadowcze obu stron prawie równocześnie odnalazły jednostki przeciwnika. Pierwsze amerykańskie samoloty rozpoczęły startować z *Yorktowna* (CV-5) o godz. 09.15 i w ciągu dwudziestu minut w stronę japońskiego zespołu wyruszyło trzydzieści dziewięć bombowców nurkujących SBD-3, dwadzieścia jeden samolotów torpedowych TBD-1 w eskorcie piętna-

nastu myśliwców F4F-3. Po mniej więcej godzinnym locie oczom amerykańskich pilotów ukazały się japońskie okręty. Nad zespołem patrolowało dziesięć myśliwców A6M3, które prawie natychmiast rozpoczęły ataki mające na celu rozbicie amerykańskiej formacji. Lotniskowce próbowały wykorzystać zbliżający się front burzowy, ale udało się to tylko *Zuikaku*. Pomimo postawienia gęstej zapory przeciwlotniczej wspieranej pociskami kal. 203 mm z ciężkich krążowników bombowce nurkujące zajęły dogodną pozycję do ataku i trafiły *Shokaku* czterema bombami o masie 453 kg.

W tym samym czasie, gdy startowały samoloty z amerykańskich lotniskowców pokłady *Shokaku* i *Zuikaku* opuściło osiemnaście samolotów torpedowych B5N2, trzydzieści trzy bombowce nurkujące D3A1 w eskorcie osiemnastu myśliwców A6M3. O godz. 11.09 dostrzeżono amerykańskie okręty i ruszono do ataku. *Lexington* będący największą jednostką i jednocześnie najmniej zwrotną otrzymał trafienie dwóch torped i dwóch bomb o masie 242 kg. O godz. 12.47 doszło do eksplozji opar wydobywających się z uszkodzonego zbiornika z benzyna. Po-

mimo tego przyjęto jeszcze na pokład powracające samoloty i dopiero kolejna eksplozja o godz. 14.45 przypieczętowała los okrętu. Po zakończeniu ewakuacji o godz. 20.00 niszczyciel Phelps wystrzelił cztery torpedy i po ich eksplozji kadłub okrętu pogrążył się w morzu razem ze zwłokami 220 ludzi swej załogi. Znacznie mniejszy i zwinniejszy *Yorktown* otrzymał jedno trafienie bombą o masie 242 kg i wieczorem na rozkaz adm. Nimitza skierował się do Pearl Harbor. Łącznie w czasie walki Amerykanie stracili siedemdziesiąt osiem samolotów, natomiast Japończycy sześćdziesiąt dziewięć maszyn.

Do 10 maja japońskie samoloty rozpoznawcze prowadziły poszukiwania alianckich okrętów i dopiero nie odnajdując żadnych śladów przeciwnika skierowano się do Truk, które osiągnięto 16 maja. Następnego dnia po uzupełnieniu paliwa *Myōkō* i *Haguro* wyruszyły do Kure, gdzie przybyły 22 maja.

DZIAŁANIA ASHIGARY NA WODACH POŁUDNIOWYCH

Po przybyciu 5 marca do Makassar krążownik pozostał na kotwicy do 26 marca. Tęgo dnia otrzymał przydział

jako wsparcie operacji „X Sekusen” — zajęcia Wyspy Bożego Narodzenia leżącej na południe od Jawy. Po wykonaniu zadania okręt powrócił do portu wyjścia 6 kwietnia. Cztery dni później *Ashigarę* podporządkowano operacyjnie Flocie Obszaru Południowo-Wschodniego (Nansei Homen Kantai). Jednak dopiero 23 kwietnia okręt opuścił dotychczasowe miejsce postoju i po czterodniowym rejsie przybył do Surabaji. W bazie pozostał do 25 maja, kiedy otrzymano rozkaz przebazowania do Sasebo. Na miejsce przeznaczenia jednostka przybyła 2 czerwca. W dniach 10-20 czerwca krążownik został zadokowany, a na jego pokładzie dokonano Pierwszej Wojennej Modernizacji. Po zakończeniu prac 25 czerwca jednostka została ponownie skierowana do Makassar docierając na miejsce 1 lipca. W porcie pozostał tydzień i następnie po jedno dniowym rejsie 8 lipca przybył do Surabaji, gdzie ponownie został okrętem flagowym „2 Ekspedycyjnej Floty Południowej”. Zaczumowany w bazie pozostał do 11 sierpnia 1942 r.

DZIAŁANIA NACHI NA WODACH PÓŁNOCNYCH

Po zakończeniu prac stoczniowych *Nachi* 7 kwietnia wyruszył w stronę Zatok Akkashi, do której przybył 11 kwietnia. Po przybyciu na miejsce został okrętem flagowym wiceadm. Hosogoya Boshirō dowódcy 5 Kantai (5 Floty). 15 kwietnia wypłynął w kierunku Muroran osiągając miejsce przeznaczenia następnego dnia. Po ataku w dniu 18 kwietnia 1942 r. amerykańskich samolotów B-25 „Mitchell” na Tokio, Nagoję, Kobe i Osakę krążownik wyruszył w morze dla przechwycenia amerykańskich okrętów i nie natrafiwszy na przeciwnika po odwołaniu poszukiwań zawinął 25 kwietnia do Yokosuki. Po czterodniowym postoju wyruszył ponownie do Zatoki Akkashi, którą osiągnął 3 maja. W dniach 6-12 maja *Nachi* wykonał patrol na zachód od Chishima (Kuryły). W czasie tego rejsu 10 maja razem z lekkim krążownikiem *Tama* przyholowano do portu zbiornikowiec floty *Shiriyā* (14 050 t std), który doznał poważnych uszkodzeń steru. Następnie poprzez Zatokę Akkashi zawinął 15 maja do Ominato.

Jeszcze w trakcie bitwy na Morzu Koralowym Cesarska Kwaterna Główna uległa namowom adm. Yamamoto wydając rozkaz zajęcia Aleutów i Midway. 25 maja na pokład pancernika *Yamato* przybył wiceadm. Takagi, który przedstawił zgromadzonemu oficerom Połączonej Floty

przebieg i wyniki niedawno zakończonej bitwy u wrót Australii. Po podjęciu decyzji o ataku na Midway postanowiono podjąć działania dywersyjne na północy, których podstawowym celem miało być wywabienie z Pearl Harbor ocalałych amerykańskich okrętów. Do przeprowadzenia ataku na Attu i Kiskę leżących w łańcuchy Aleutów przeznaczono dwa lotniskowce *Ryūjō* i *Junyō*, trzy ciężkie krążowniki *Takao*, *Maya* i *Nachi*, pięć niszczycieli *Inazuma*, *Ikazuchi*, *Akebono*, *Uishō*, *Sazanami*, których zadaniem była daleka osłona i wsparcie 1 750 żołnierzom przeznaczonym do zajęcia wysp i przewożonych na pokładach okrętów baz wodnosamolotów *Kinugasa Maru* (8407 BRT) i *Kamikawa Maru* (6853 BRT) oraz byłym liniowcu pasażerskim *Hakusam Maru* (10 380 BRT). Na całej trasie konwoju był on osłaniany przez trzy lekkie krążowniki *Abukuma*, *Kiso* i *Tama*, siedem niszczycieli *Wakaba*, *Nenohi*, *Hatsuhimo*, *Hatsuharu*, *Hibiki*, *Akatsuki*, *Hokaze*, krążownika pomocniczego *Asaka Maru*, stawiacza min *Magane Maru* i trzech trałowców *Kaiho Maru* (ekstrawler 223 t std), *Shunkotsu Maru* i *Hakuho Maru* (1274 BRT). Zgodnie z planem wiezione oddziały miały zostać wysadzone na ląd 3 czerwca.

20 maja *Takao* i *Maya* zostały przydzielone do Sił Północnych 5 Floty, która otrzymała zadanie opanowania kilku wysp w archipelagu Aleutów (Operacja AL). Na odprawie w bazie przeprowadzonej jeszcze tego samego dnia powiadomiono dowódców o planie ataku i przydziale okrętów do poszczególnych grup. Do Grupy Wsparcia Lotniskowców skierowano krążowniki *Takao* i *Maya* osłanianie przez niszczyciele: *Akebono*, *Uishō*, *Sazanami* oraz zbiornikowiec *Teiyo Maru* (9849 BRT). *Nachi* został przydzielony razem z niszczycielami *Inazuma* i *Ikazuchi* do Grupy Zaopatrzeniowej składającej się z dwóch zbiornikowców i trzech transportowców. 26 maja *Nachi* opuścił bazę w Ominato i 2 czerwca przybył do Paramushir, gdzie uzupełnił paliwo z zbiornikowca *Nissan Maru* (6800 BRT). Następnego dnia wyruszył ponownie w morze i krążąc na południe od Aleutów oczekiwał pojawienia się amerykańskich okrętów.

Wyjście z bazy sił głównych nastąpiło 30 maja. Zespół Zaopatrzeniowy wyruszył w morze trzy dni później i zajął pozycję wyczekującą na południe od japońskich lotniskowców. Zgodnie z planem pierwszy nalot pomimo niesprzyjających

warunków atmosferycznych na jedyną amerykańską bazę w tym rejonie — Dutch Harbor nastąpił 3 czerwca. Do ataku skierowano dwadzieścia trzy bombowce nurkujące D3A1 „Val” w eskorcie dwunastu myśliwców A6M3 „Zero”, ale nad samą bazę dotarło tylko jedenaście bombowców w eskorcie sześciu myśliwców. Efektem ich nalotu było zniszczenie radiostacji i podpalenie kilku zbiorników z paliwem. W czasie odwrotu piloci japońskich samolotów dostrzegli w Zatoce Makushin pięć amerykańskich niszczycieli. Radiogram o tym odkryciu spowodował wysłanie drugiej fali ataku wspartej czterema wodnosamolotami z krążownikami. Jednak fatalne warunki pogodowe spowodowały, że wodnosamoloty nie odnalazły maszyn z lotniskowców, a same zostały przechwycone w czasie samotnego lotu przez amerykańskie myśliwce P-40. Efektem tej walki było zestrzelenie dwóch japońskich maszyn i ciężkie uszkodzenie dwóch pozostałych, które przy próbie wodowania w pobliżu macierzystych okrętów rozpadły się na części. Załogi obu maszyn zostały uratowane. W międzyczasie jedna z rozpoznawczych „Catalin” dostrzegła zespół lotniskowców i po przekazaniu meldunku została zestrzelona przez patrolujące japońskie myśliwce. Następnego dnia 4 czerwca inna „Catalina” odnalazła ponownie lotniskowce i jej meldunek spowodował start z lotniska Kodiak sześciu B-17. Tylko dwa z nich odnalazły okręty japońskie i przeprowadziły atak. Jeden z czterech zgubionych bombowców odnalazł Grupę Transportową i po zrzuconiu niecelnych bomb stał się łupem artylerzystów obsługujących działa przeciwlotnicze na ciężkim krążowniku *Nachi*. Kolejny atak kilku B-26 uzbrojonych dla odmiany w torpedy zakończył się fiaskiem. Niejako w odpowiedzi lotniskowce wysłały w powietrze jedenaście bombowców nurkujących „Val” i sześć samolotów torpedowych B5N2 „Kate” w osłonie piętnastu myśliwców „Zero”. Ich atak spowodował zniszczenie kolejnych zbiorników z paliwem i uszkodzenie jednego z transportowców, który wyrzucił się na brzeg. W drodze powrotnej amerykańskie myśliwce P-40 zestrzeliły dwa bombowce nurkujące i dwa myśliwce przy stracie dwóch własnych maszyn. O godz. 16.00 adm. Yamamoto odwołał japońskie lotniskowce spod Aleutów i przydzielił do własnych sił wycofujących się spod Midway.

Powrót *Nachi* do bazy wyjścia nastąpił 23 czerwca. Kolejny rejs na nieprzyjajne

arktyczne wody rozpoczął się 28 czerwca i po bezowocnym krążeniu na południe od Attu zakończył się w Ominato 7 lipca. Po uzupełnieniu paliwa krążownik wyruszył do Yokosuki, którą osiągnął 14 lipca. Tego samego dnia został przydzielony do 21 Sentai (składającej się z lekkich krążowników *Tama* i *Kiso*) w składzie 5 Floty. Podczas pobytu w bazie został od 24 do 30 lipca zadokowany i poddany przeglądowi technicznemu. 2 sierpnia opuścił bazę i po czterodniowym rejsie przybył do Paramushir.

MIDWAY

Dążąc do ostatecznego pokonania amerykańskiej Floty Pacyfiku adm. Yamamoto opracował plan zaatakowania wyspy Midway leżącej na północny wschód od Hawajów. Dodatkowym bodźcem do zajęcia tej wyspy był opisany wcześniej atak amerykańskich bombowców B-25. W opinii Japończyków samoloty wystartowały właśnie z tej wyspy do pierwszego w czasie II wojny światowej ataku na japońskie miasta, a zajęcie atolu miało w przyszłości udaremnić ponowne próby nalotów.

Dwie jednostki 5 Sentai — *Myōkō* i *Haguro* zostały operacyjnie przydzielone do „Sił Inwazyjnych Midway”. Oprócz nich w skład dalekiej eskorty wchodziły: krążowniki liniowe *Kongo* i *Hiei*, ciężkie krążowniki *Atago* (jednostka flagowa wiceadm. Kondo) i *Chōkai*, lotniskowiec *Zuiho*, lekki krążownik *Yura* w osłonie ośmiu niszczycieli z 2 i 9 Dywizjonu Niszczycieli w składzie: *Murasame*, *Samidare*, *Harusame*, *Yudachi*, *Asagumo*, *Minogumo* i *Natsugumo*. Okręty opuściły Hachirajimę 29 maja. Grupa transportowców desantowych, które opuściły Saipan 27 maja z pięcioma tysiącami żołnierzy na pokładach została wykryta 3 czerwca przez pilota rozpoznawczej „Cataliny” w odległości około 600 Mm od celu. Meldunek o tym odkryciu spowodował start dziewięciu B-17, które zaatakowały konwój. Ich atak nie spowodował żadnych strat, ale wprowadził w zaniepokojenie adm. Yamamoto. Po zatopieniu w dniu 4 czerwca czterech japońskich lotniskowców przez amerykańskie lotnictwo pokładowe zapadła decyzja o wycofaniu wszystkich okrętów do punktów wyjścia. Dotyczyło to również osłony sił desantu. *Myōkō* i *Haguro* zostały skierowane na północ i 23 czerwca zawinęły do Ominato (*Haguro*) lub Sendai (*Myōkō*). Praktycznie nie oddawszy ani jednego strzału w bitwie, która była przełomową w dzia-

laniach na wodach Oceanu Spokojnego. Po uzupełnieniu paliwa i pobraniu zapasów (w tym ciepłej odzieży dla załóg) 28 czerwca jednostki opuściły bazę i krążąc do 7 lipca na południe od Aleutów oczekiwały amerykańskiego przeciwdziałania na tym akwenie. Nie napotkawszy przeciwnika 12 lipca okręty zawinęły do Hachirajimy.

PROJEKT PRZEBUDOWY KRĄŻOWNIKÓW NA LOTNISKOWCE

Po zakończeniu bitwy pod Midway i utracie w ciągu miesiąca pięciu lotniskowców flota japońska przeżyła szok. W dniach 20-21 czerwca 1942 r. na pokładzie pancernika *Yamato* doszło do spotkania wyższych oficerów Cesarskiej Floty, na którym przedyskutowano środki zaradcze dla przeciwdziałania drastycznemu obniżeniu zdolności bojowej pozostałej części Marynarki Wojennej. Na spotkanie przybyli: kontradm. Suzuki (Departament Mobilizacyjny i Uzbrojenia), kontradm. Onishi Takijiro (Szef Sztabu 11 Floty Powietrznej), kontradm. Ezaki Iwakichi (szef Departamentu Technicznego, 4 Sekcja — Budownictwo Okrętowe) i kontradm. Kusaka Ryunosuke (Szef Sztabu wiceadm. Nagumo) oraz liczni przedstawiciele wyżej wymienionych departamentów i dowództw.

W czasie spotkania po raz pierwszy potwierdzono dominację lotniskowców i samolotów nad jednostkami uzbrojonymi w ciężkie działa i podjęto radykalne kroki dla zwiększenia liczby lotniskowców w składzie floty. Równocześnie zrewidowano dotychczasowe zabezpieczenia techniczno-organizacyjne jednostek przed atakiem amerykańskich okrętów i samolotów dążąc do polepszenia ich odporności na trafienia bombami i torpedami.

Opracowany na spotkaniu Nowy Program Budowy Lotniskowców został przedstawiony Ministrowi Marynarki Shimida Shigetaro i Szefowi Sztabu Generalnego Marynarki adm. Nagano Osami, którzy złożyli pod nim podpisy 30 czerwca 1942 r. Program przewidywał zbudowanie w ciągu pięciu lat (1942-47) dwudziestu dziewięciu lotniskowców oraz przebudowę szeregu jednostek wojennych i handlowych na lotniskowce.

Wśród wytypowanych do przebudowy jednostek zaproponowano również cztery jednostki typu *Myōkō*. późniejsze szczegółowe studia projektowe przeprowadzone przez Departament Techniczny

Marynarki pozwoliły na przygotowanie w sierpniu 1942 r. wstępnych szkiców przebudowy krążowników.

- Pokład lotniczy: 200 x 23,5 m.
- Liczba zabieranych samolotów: 30.
- Czas przebudowy: 9 miesięcy.

Pomimo przygotowania dokumentacji i wytypowania okrętów prace nie zostały podjęte. Przyczyną było przeciążenie stoczni budową nowych i remontami jednostek znajdujących się w służbie.

DZIAŁANIA NA WODACH ARCHIPELAGU SALOMONA

7 sierpnia 1942 r. amerykańska 1 Dywizja Marines pod dowództwem generała majora A. Vandegrifta wylądowała przy wsparciu U.S. Navy na wyspach: Tulagi, Florida, Gavutu, Tanambogo i Guadalcanalu w archipelagu Wysp Salomona rozpoczynając działania ofensywne przeciwko dotychczasowemu posiadłości Japonii. Po pierwszym zaskoczeniu Cesarska Kwatera Naczelna 10 sierpnia przystąpiła do organizowania przeciwdziałania i zniszczenia zarówno sił desantu wysadzonego na Guadalcanalu jak i jego morskiej osłony. Następnego dnia Flota Kombinowana w składzie 4 Sentai (*Atago* — okręt flagowy 2 Floty, *Takao* i *Maya*), 5 Sentai (*Myōkō* i *Haguro*) pod dowództwem wiceadm. Kondo Nobutake przystąpiła do wykonywania operacji „KA Sekusen” — odbicia zajętych wysp z rąk amerykańskich żołnierzy i rozgromienia zgromadzonych przy brzegach wyspy amerykańskich okrętów. Tego dnia jednostki wyruszyły z Hachirajimy i po pięciodniowym rejsie przybyły do bazy w Truk.

Pierwsze ofensywne wyjście 4 i 5 Sentai z Truk na nowy rejon operacyjny nastąpiło 9 września, kiedy wiceadm. Kondo poprowadził swoje jednostki na akwen leżący na północ od Wysp Salomona w oczekiwaniu na lądowe rozstrzygnięcie walk na wyspie i zajęcie amerykańskiego lotniska. 14 września amerykańskie rozpoznanie lotnicze zlokalizowało japońskie jednostki, które tego samego dnia stały się celem dla dziesięciu bombowców B-17E z 11 Grupy Bombowej. W czasie nalotu *Myōkō* został nieznacznie uszkodzony przez odłamki bomb w rejonie stanowiska działek przeciwlotniczych kal. 25 zlokalizowanym na śródokręciu. Dwa dni później krążowniki uzupełniły w rejonie równika zapasy paliwa i nadal oczekiwały razem z pozostałymi jednostkami na rozwój działań lądowych. Jednak 20 wrze-

śnia zawieszono wykonanie operacji i po trzydniowym rejsie zespół powrócił do Truk. Wymagający przeglądu stocznio-owego *Haguro* po uzupełnieniu paliwa w bazie jeszcze tego samego dnia wyruszył do Sasebo, które osiągnął 5 października. Pozostałe okręty pozostały na wodach atolu oczekując na przybycie 2 Dywizjonu Lotniskowców. Po jego przybyciu 9 października przystąpiono do opracowywania założeń kolejnej operacji polegającej na nocnym bombardowaniu lotniska Hendersona na Guadalcanalu.

Okręty wyruszyły w morze 11 października i po zajęciu pozycji 200 Mm na północ od wyspy przystąpiły do realizacji powierzonego zadania. W czasie kolejnych nocy od 13/14 października z zespołu wiceadm. Kondo delegowano kolejno jednostki, które przeprowadzały nocny ostrzał lotniska. Ostatniej nocy (15/16 października) do tego zadania został skierowany *Myōkō* i *Maya*. W czasie akcji jednostki wystrzeliły odpowiednio 462 i 450 pocisków kal. 203 mm. Po zakończeniu ostrzału krążowniki skierowały się w stronę sił głównych. *Myōkō* po uzupełnieniu paliwa w dniu 18 października pozostał w składzie ugrupowania.

W czasie, gdy na wyspie trwały zacięte walki 21 października japoński wodnosamolot patrolowy typu Kawasaki H6K4 „Mavis” dostrzegł w rejonie Nowych Hebrydów amerykański zespół, którego jądrem stanowił lotniskowiec. Trzy dni później nastąpiło w rejonie Santa Cruz połączenie dwóch grup amerykańskich i ostatecznie do bitwy przystąpiły dwa amerykańskie lotniskowce: *Hornet* i *Enterprise* (CV-6) w osłonie pancernika, sześciu krążowników i dwunastu niszczycieli. 26 października japoński zwiad lotniczy ponownie dostrzegł amerykańskie lotniskowce i po potwierdzeniu tego meldunku z pokładów japońskich lotniskowców *Shokaku*, *Zuikaku* i *Zuiho* wysłano w powietrze pierwszą falę samolotów. W wyniku tego nalotu ciężko uszkodzony został lotniskowiec *Hornet*, który został ostatecznie dobity już następnego dnia o godz. 01.35 torpedami z japońskich niszczycieli na pozycji 08°38' S i 166° 43' E. Po stronie japońskiej amerykańskie samoloty ciężko uszkodziły lotniskowce: *Shokaku* i *Zuiho* oraz ciężki krążownik *Chikuma*.

Powrót do Truk nastąpił 30 października. 4 listopada potrzebujący przeglądu stocznio-owego *Myōkō* został skierowany do Sasebo dokąd przybył po sześciu dniowym rejsie.

REMONT W SASEBO *HAGURO* I *MYŌKŌ*

Do bazy w Sasebo jako pierwszy 5 października przybył *Haguro*. Następnego dnia jednostka została zadokowana i poddana przeglądowi stocznio-owemu w Pływającym Doku nr 5. Po wydokowaniu 13 października okręt został przeholowany do nabrzeża, gdzie kontynuowano prace remontowe. W tym czasie zainstalowano nowy dźwig pokładowy podobny do zainstalowanego wcześniej na *Myōkō*. Prace na krążowniku zakończono 27 listopada.

10 listopada do bazy przybył *Myōkō*, który następnego dnia został wprowadzony do doku. Po dwutygodniowym przeglądzie podwodnej części kadłuba połączony z jego oczyszczeniem został wydokowany i przeprowadzony do nabrzeża. 27 listopada zakończono wszystkie prace i stocznio-owcy opuścili jednostkę.

W czasie pobytu jednostek w stoczni nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 5 Sentai. 10 listopada na miejsce kontradm. Takagi Takeo przybył kontradm. Omori Sentaro.

DALSZE DZIAŁANIA W REJONIE WYSP SALOMONA

27 listopada obie jednostki wyruszyły z Sasebo do Yokosuki, gdzie przybyły po dwudniowym rejsie. W bazie na pokłady okrętów załadowano Specjalną Jednostkę Desantową nr 6 z Kure. 30 listopada krążowniki skierowały się do Rabaul z jednodniowym postojem 5 grudnia w Truk. Po wylądowaniu na miejscu przeznaczenia przywiezionych żołnierzy 5 Sentai powróciła do Truk 10 grudnia, gdzie pozostały w gotowości do dalszych działań.

Dla zapewnienia odpowiedniej osłony dla niszczycieli ewakuujących własne oddziały z Guadalcanalu w ramach operacji KE 4 Sentai (*Atago* i *Takao*) i 5 Sentai (*Myōkō* i *Haguro*) w osłonie dwóch niszczycieli w dniach 31 stycznia - 9 lutego krążyły na północ od Wysp Salomona. Nie natrafiwszy na amerykańskie przeciwdziałanie po zakończeniu operacji powróciły do Truk.

DZIAŁANIA *NACHI* NA WODACH PÓŁNOCNYCH W CZASIE WALK W REJONIE WYSP SALOMONA

12 sierpnia 1942 r. *Nachi* wyruszył z Paramushir do Ominato, które osiągnął po czterodniowym rejsie. Dwa tygodnie później rozpoczął rejs powrotny przybывая na miejsce 2 września. Następnego dnia wyruszył na patrol w rejonie Aleu-

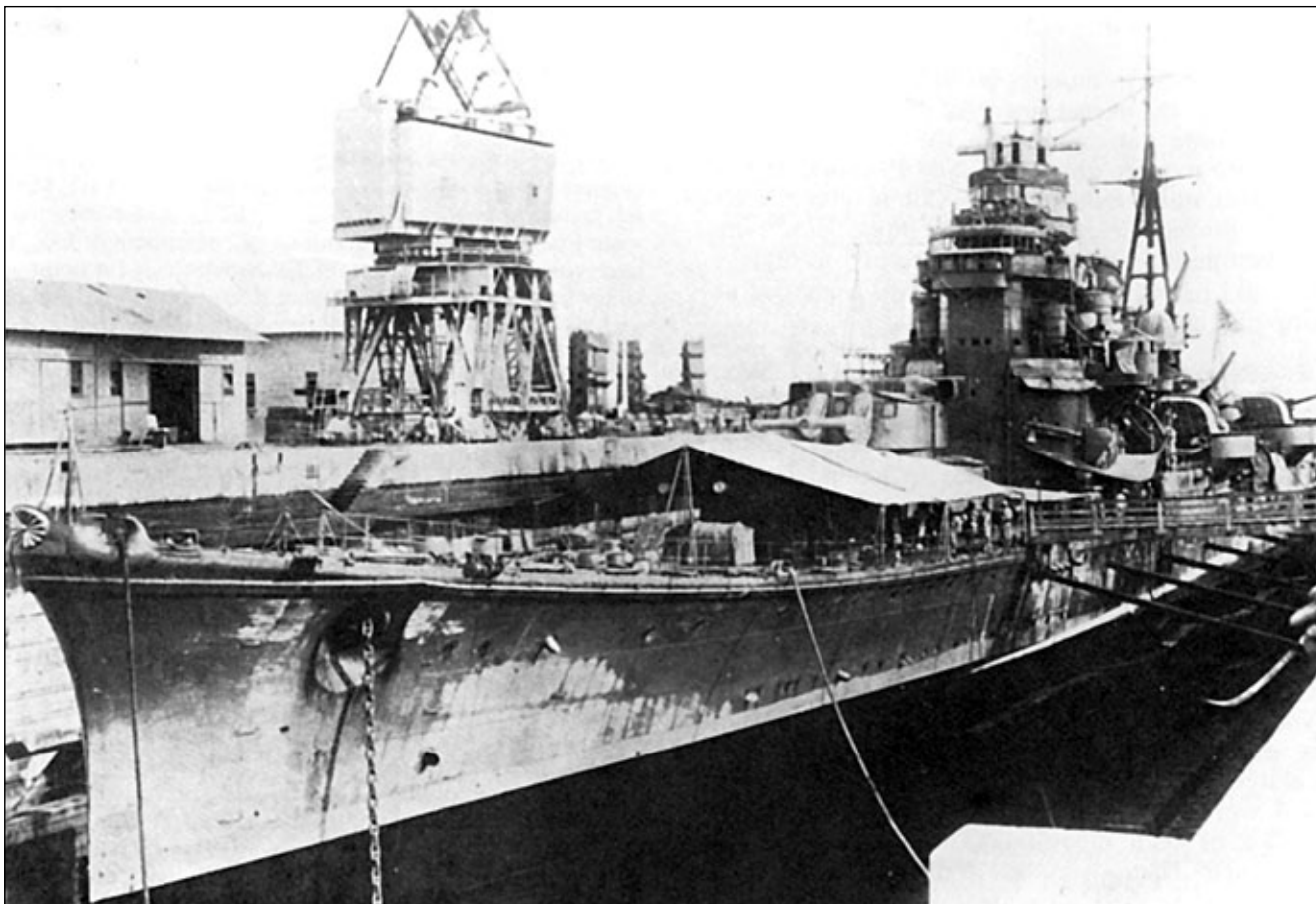
tów i do Ominato przybył 18 września. 30 września wypłynął w kolejny rejs jako daleka osłona dla konwojów z zaopatrzeniem kierowanych dla wojsk okupacyjnych Kisakę. Z braku przeciwdziałania amerykańskich sił 2 października powrócił do Ominato. W bazie pozostał do 22 października, kiedy otrzymał rozkaz dalekiej osłony akcji reokupacji wyspy Attu. Po postoju w dniu 26 października w Paramushir skierował się do Zatoki Kataoka (1 listopada), następnie do Shimushu (2 listopada) powracając do Ominato 6 listopada. 18 listopada wypłynął na kolejny patrol w rejonie Aleutów powracając do bazy 1 grudnia. Pozostając w gotowości do wyjścia szkółac w międzyczasie załogę pozostał w bazie do 13 stycznia 1943 r. Tego dnia został skierowany do Paramushir, gdzie przybył 17 stycznia. W bazie przebywał do 29 stycznia stanowiąc daleką osłonę dla kolejnych konwojów z zaopatrzeniem kierowanych dla Kisaki. Tego dnia otrzymał rozkaz udania się do Yokosuki docierając na miejsce przeznaczenia 1 lutego. Po dwudniowym postoju wyruszył do Sasebo, które osiągnięto po dwudniowym rejsie.

6 lutego krążownik został wprowadzony do pływającego doku i poddany przeglądowi kadłuba, który zakończono 25 lutego. Po wydokowaniu na jednostce zainstalowano dodatkowe osłony ochraniające przed wiatrem i deszczem, szczególnie dokuczliwym na Dalekiej Północy. 27 lutego z pokładu okrętu zeszli ostatni robotnicy i 4 marca *Nachi* przybył do Paramushir.

DZIAŁANIA *ASHIGARY* W CZASIE WALK W REJONIE WYSP SALOMONA

11 sierpnia *Ashigara* wyruszył z Surabaji w kierunku Makassar, które osiągnięto następnego dnia. Po postoju trwającym do 21 sierpnia poprzez Singapur krążownik powrócił do Surabaji. 15 września doszło do zmiany na stanowisku dowódcy 2 Floty Ekspedycyjnej. Na miejsce wiceadm. Takahashi Ibo przybył wiceadm. Takasu Shiro.

30 września na jednostkę załadowano elementy 2 Dywizji Piechoty przenoszonej z Jawy na Wyspy Shortland i Salomona. W czasie rejsu odwiedziono Davo (3-4 października), Rabaul (8 października), Wyspy Shortland (9 października) i Palau (14 października). Powrót do Surabaji nastąpił 20 października. W bazie krążownik pozostał do 23 grudnia i następnie został skierowany do Singapuru, który osią-



Ashigara w doku "King George VI" w zdobytym Singapurze, 31 grudnia 1942 rok. Dobrze widoczny jest pas urządzenia demagnetyzacyjnego wzdłuż kadłuba.
Fot. „Warship International”

gnięto po dwudniowym rejsie. Jeszcze tego samego dnia *Ashigara* został wprowadzony do pływającego doku (dok „King George VI”) w bazie Seletar. Po wydokowaniu 2 stycznia 1943 r. i pobraniu zapasów następnego dnia skierowano się do Surabaji przybywając na miejsce 5 stycznia. W bazie jednostka pozostała do 1 kwietnia, kiedy została wysłana do Sasebo na remont. 9 kwietnia krążownik dotarł na miejsce przeznaczenia.

BITWA W REJONIE WYSP KOMANDORSKICH

Po przybyciu na wody arktyczne *Nachi* dołączył do ciężkiego krążownika *Maya* i lekkich krążowników *Tama* i *Abukuma*. Pierwszym zadaniem zespołu krążowników ubezpieczanych przez sześć niszczycieli otrzymano już 7 marca i polegało na eskorcie konwoju składającego się z dwóch transportowców *Asaka Maru* (krążownik pomocniczy — 7399 BRT) i *Sakito Maru* z zaopatrzeniem na wyspę Attu. Powrót Paramushir nastąpił 13 marca.

23 marca ciężkie krążowniki *Nachi* (okręt flagowy wiceadm. Hosogaya), *Maya*, lekkie krążowniki *Tama* i *Abuku-*

ma, oraz pięć niszczycieli otrzymały rozkaz eskorty konwoju składającego się z trzech transportowców: *Asaka Maru*, *Sankō Maru* (5461 BRT) i *Sakito Maru* wiozących zaopatrzenie dla garnizonu japońskiego na wyspie Attu.

W dniu 27 marca eskorta konwoju natknęła się na amerykański zespół TF 16.6 składający się z: ciężkiego krążownika *Salt Lake City* (CA-25), lekkiego krążownika *Richmond* (CL-9, okręt flagowy kontradm. McMorrisona) i czterech niszczycieli. O godz. 08.40 japońskie ciężkie krążowniki otworzyły ogień biorąc na cel jednostkę flagową kontradm. McMorrisona rozpoczynając tym samym bitwę. Dwie minuty później *Salt Lake City* odpowiedział ogniem i już w pierwszych salwach uzyskał trafienie w dziobową nadbudówkę *Nachi*. Eksplozja 127 mm pocisku pozbawiła życia osiemnastu ludzi i raniła dwudziestu jeden. Odłamki pocisku spowodowały uszkodzenie obwodów elektrycznych nakierowywania dział. Spowodowało to unieruchomienie luf w wieżach na maksymalnym kącie podniesienia przez najbliższe trzydzieści minut. Kolejny pocisk kal. 127 mm uszkodził jedna z podpór masztu, a trzeci kal.

127 mm trafił w pokład lotniczy uszkadzając katapultę i dwa wodnosamoloty. Odłamki tego pocisku przeniknęły do stanowiska wyrzutni torped zabijając z jej obsady dwóch ludzi i raniąc pięciu następnych. Wszystkie powyższe pociski eksplodowały na prawej burcie okrętu.

Po serii zwrotów amerykańskiego zespołu mającego na celu oderwanie się od nieprzyjaciela okręty japońskie uplasowały się za ich rufami i rozpoczęły drugą fazę boju. W czasie manewrowania o godz. 10.48 kolejny pocisk kal. 127 mm trafił w prawą stronę wieżę nr 1 ciężkich dział na *Nachi*. Jego eksplozja spowodowała zablokowanie stanowiska i śmierć jednego oraz zranienie czternastu artylerzystów. O godz. 11.03 pocisk kal. 203 mm prawdopodobnie pochodzący z dziobowych wież *Mayi* trafił w amerykański ciężki krążownik na wysokości linii wodnej. Efektem tego trafienia była chwilowa utrata mocy na amerykańskiej jednostce. Cztery minuty później japoński krążownik z odległości około 18 000 m wystrzelił salwę torped, które rozminęły się z celem. W tym czasie okręty japońskie skracaly odległość prowadząc nieprzerwany ostrzał. Widząc nadciągające niebezpie-

czeństwo dowódca amerykańskich niszczycieli kmdr Rodgers o godz. 11.54 skierował swoje cztery jednostki do ataku torpedowego na *Nachi* i *Mayę*. Płynący jako pierwszy niszczyciel *Bailey* (DD-492) otrzymał pierwsze trafienie 203 mm pociskiem z dział *Nachi* w magazyn kuchenny, który zabił trzech marynarzy, kolejny eksplodował w wodzie na wysokości dziobowej kotłowni, trzeci wyłączył z pracy dziobowe kotłownie i przerwał dopływ pary do turbin. W ciągu czterech minut grupy awaryjno-ratownicze prowizorycznie naprawiły uszkodzenia i niszczyciel ruszył z miejsca. W tym samym momencie nadleciał czwarty pocisk, który odbił się od maski dziobowego działa. W czasie odpierania ataku niszczycieli po raz szósty krążownik został trafiony pociskiem kal. 127 mm, który uderzył w platformę sygnałową prawej burty. Jego eksplozja spowodowała powierzchowne uszkodzenia. Kolejny w szyku niszczyciel *Monaghan* (DD-354) nie zajął odpowiedniej pozycji, ale również nie otrzymał żadnego trafienia. Planowany atak torpedowy nie doszedł do skutku ponieważ okręty ja-

pońskie wykonały zwrot na zachód rozpoczynając odwrót w kierunku własnych brzegów wystrzelując ostatnie salwy w tej bitwie o godz. 12.12. Przyczyną tego manewru i przerwania walki był niski stan paliwa, amunicji na japońskich okrętach oraz obawa przed amerykańskim lotnictwem. W czasie walki *Nachi* wystrzelił 707 pocisków kal. 203 mm i szesnaście torped. Żaden z konwojowanych transportowców nie dotarł na wyspę.

Zespół powrócił do Paramushiru 28 marca i po dokonaniu pośpiesznych napraw i uzupełnieniu paliwa *Nachi* 31 marca wyruszył do Yokosuki dla dokonania kompleksowych napraw uszkodzeń odniesionych w bitwie. Do stoczni Yokosuka Kaigun Kôshô przybył 3 kwietnia.

DZIAŁANIA MYÔKÔ I HAGURO PO ZAKOŃCZENIU WALK W REJONIE WYSP SALOMONA

Po powrocie do Truk jednostki pozostawały w gotowości operacyjnej. Dopiero 8 maja zostały skierowane jako eskorta superpancernika *Yamato* kierującego się do Yokosuki. Na miejsce zespół przy-

był 13 maja, jednak z powodu lądowania sił amerykańskich dwa dni wcześniej na Attu krążowniki zostały tymczasowo skierowane do Floty Północnej. Po uzupełnieniu paliwa i żywności 15 maja wyruszyły do Paramushir, gdzie dotarły 19 maja. W bazie pozostały w gotowości do wyjścia w morze do 11 czerwca i następnego dnia zostały skierowane na remont do Sasebo. Po czterodniowym rejsie okręty zacumowały do nabrzeża i na ich pokłady weszli robotnicy stoczniovi.

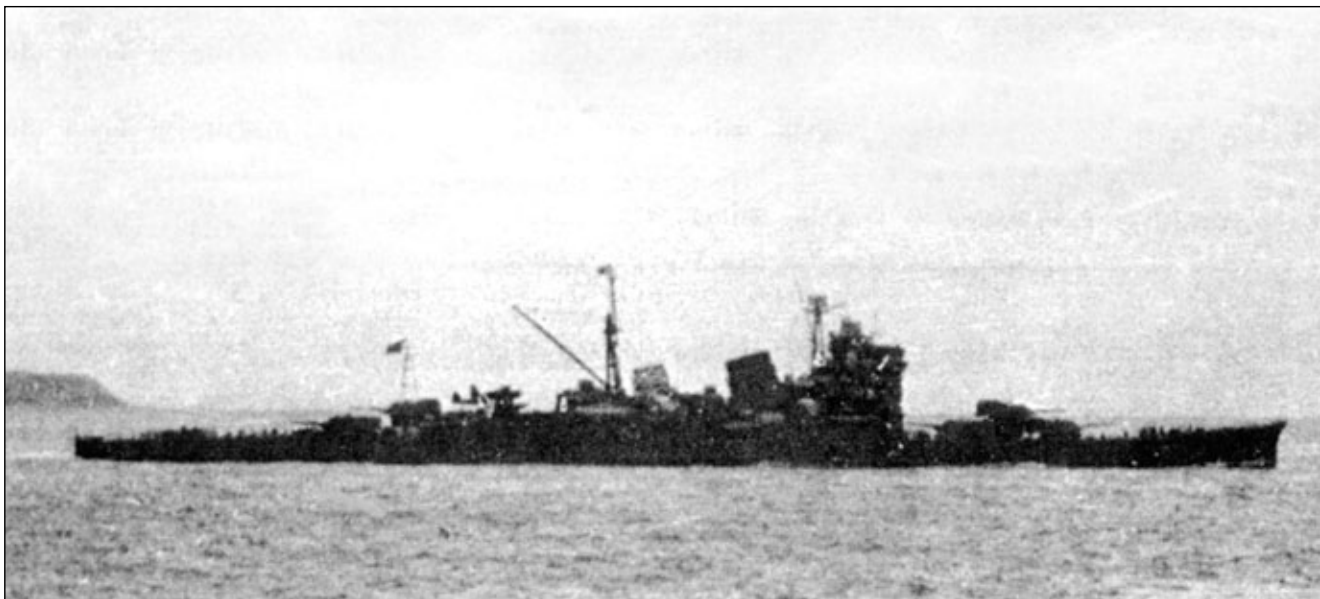
PIERWSZA WOJENNA MODERNIZACJA

Po zakończeniu kampanii w rejonie Wysp Salomona Admiralicja doszła do przekonania, że dotychczasowe uzbrojenie przeciwlotnicze okrętów nie odpowiada już wymogom stawianym przez coraz silniejsze i skuteczniejsze lotnictwo przeciwnika.

Jako pierwszy dozbrojeniu został poddany *Nachi*, który od 3 kwietnia przebywał w stoczni Yokosuka Kaigun Kôshô. W czasie remontu uszkodzeń odniesionych przez jednostkę w czasie bitwy zde-

Stary amerykański krążownik lekki *Richmond*, który wraz z *Salt Lake City*, stał się z zespołem japońskich koło Wysp Komandorskich.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Nie najlepszej jakości, lecz bardzo interesująca, Fotografia krążownika *Nachi* wykonana 10 lipca 1943 roku podczas ewakuacji garnizonu wyspy Kiska na Aleutach.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

montowano dwa stanowiska wkm-ów kal. 13,2 mm instalując na ich miejsce dwa podwójne stanowiska z działkami kal. 25 mm, a stanowiska obserwacji przeciwniczej zostały poddane szeroko zakrojonej modernizacji. Dwa kolejne dwudziałowe stanowiska działek zostały zainstalowane na śródokręciu. Dodatkowo zainstalowano na pokładzie krążownika radar wczesnego ostrzegania nawodnego typu 21 Gô Dentan. Remont i modernizację zakończono 11 maja 1943 r.

Jako kolejny w dniu 9 kwietnia do stoczni Sasebo Kaigun Kôshô wpłynął *Ashigara*. W dniach 12-13 kwietnia jednostka została zadokowana, a na jej pokładzie dokonano takiej samej modernizacji uzbrojenia i wyposażenia (z pominięciem wyposażenia radarowego) jak na jednostce bliźniaczej. Remont okrętu zakończył się 9 maja.

Jako ostatnie w dniu 18 czerwca do stoczni w Sasebo przybyły *Myôkô* i *Haguro*. W czasie remontu i modernizacji (taki sam zakres przebrojenia i wyposażenia z pominięciem wyposażenia radarowego) w dniach 1-13 lipca zadokowany został *Myôkô*, a *Haguro* w dniach 1-14 lipca. Prace na pokładach jednostek zakończono 18 lipca.

DALSZE DZIAŁANIA NACHI NA WODACH ARKTYCZNYCH

11 maja amerykańskie wojska rozpoczęły lądowanie na Attu. Tęgo samego dnia z Yokosuki wypłynął *Nachi* z ponownym przydziałem na wody arktyczne. Po czterodniowym rejsie wpłynął do Paramushiru, gdzie pozostał w gotowości do

wyjścia w morze do 10 lipca. Tęgo dnia ciężkie krążowniki *Nachi* i *Maya* (okręt flagowy wiceadm. Shirô Kawase) zapewniały daleką osłonę operacji „KE” — ewakuacji garnizonu z wyspy Kiska. Z powodu szalejącego sztormu operacja została odwołana i obie jednostki nie dostrzeżone przez siły amerykańskie powróciły do bazy 15 lipca. 5 sierpnia rozwiązano oficjalnie „Northern Butai” i na jej miejsce sformowano Flotę Obszaru Północno-Wschodniego, w składzie której znajdował się ciężki krążownik *Nachi* oraz lekkie krążowniki *Tama* i *Kiso*. Wsparcie z powietrza miała zapewnić 21 Flota Powietrzna.

DZIAŁANIA ASHIGARY NA AKWENIE INDONEZJI

Po zakończeniu remontu krążownik 10 maja wypłynął z Sasebo z przydziałem do Surabaji. W drodze na miejsce przeznaczenia w dniach 17-18 maja odwiedził Tarakan. Na miejsce jednostka przybył 20 maja i pozostał do 22 października. 20 września okręt przeszedł pod bezpośrednie dowództwo Obszaru Południowo-Zachodniego pozostając jednocześnie okrętem flagowym 16 Sentai składającej się z lekkich krążowników: *Ooi*, *Kitakami*, *Kinu* i *Kuma*. 23 października *Ashigara* zawinął do Singapuru, gdzie został tego samego dnia wprowadzony do pływającego doku i po oczyszczeniu kadłuba 1 listopada wydokowany. W oparciu o bazę Seletar krążownik prowadził rejsy szkolne w rejonie Lingga Roads przerwane w dniach 3-9 stycznia 1944 r. rejsiem z żołnierzami armii lądowej do Merugi. 25 lu-

tego krążownik został przesunięty do 21 Sentai w składzie 5 Floty (Obszaru Północno-Wschodniego). Dwa dni później nastąpiło wyjście z Singapuru do Sasebo, które osiągnięto 3 marca 1944 r.

BITWA W ZATOCE CESARZOWEJ AUGUSTY

Po zakończeniu remontu *Myôkô* i *Haguro* 19 lipca wyruszyły z Sasebo do Hashirajimy, którą osiągnęły następnego dnia. Na miejscu pozostały do 30 lipca, kiedy zostały skierowane do Nagahamy po ładunek wojska przeznaczonego do wzmocnienia garnizonu w Rabaulu. Następnego dnia jednostki wyruszyły w rejs i po postoju w dniach 5-6 sierpnia w Truk 9 sierpnia przybyły do portu przeznaczenia. Następnego dnia okręty powróciły do atolu Truk. W bazie krążowniki pozostały w gotowości do wyjścia przez tydzień i następnego dnia razem z: lotniskowcami *Shokaku* i *Zuikaku* oraz ciężkimi krążownikami: *Takao*, *Atago* (4 Dywizjon), *Mogami* (7 Dywizjon), *Tone* i *Chikuma* (8 Dywizjon) w osłonie niszczycieli opuściły Truk kierując się na wyspę Einwetok. Po otrzymaniu wiadomości o ataku samolotów z amerykańskich lotniskowców na Wyspy Gilberta. Na miejsce jednostki przybyły 20 sierpnia i pozostały do 23 września. Powrót do Truk nastąpił po dwudniowym rejsie.

Z powodu wzrastającej aktywności sił amerykańskich na północ od Wysp Salomona Cesarska Kwaterna Główna zdecydowała się na wzmocnienie 8 Floty wiceadm. Samejimy Tomoshige. Zgodnie z tą decyzją 9 października *Myôkô* i *Haguro*

zostały włączone pod rozkazy dowódcy Obszaru Południowo-Wschodniego. Dwa dni później jednostki opuściły Truk i 13 października przybyły do Rabaulu. W bazie pozostały w gotowości do wyjścia w morze do 30 października i następnego dnia pod dowództwem kontradm. Omori Sentaro razem z lekkimi krążownikami *Sendai* i *Agano* w osłonie sześciu niszczycieli zostały skierowane jako eskorta konwoju wiozącego zaopatrzenie dla bazy. Po doprowadzeniu rankiem 1 listopada transportowców okręty rozpoczęły przygotowania do zniszczenia jednostek amerykańskich osłaniających desant wysadzony rankiem tego dnia na wyspie Bougainville. Z Rabaulu okręty wypłynęły o godz. 15.20 i po przyjęciu szyku marszowego z prędkością 18 węzłów wyruszyły w rejon amerykańskiego przyczółka. W czasie drogi o godz. 19.45 1 listopada w rejonie Przylądka Molke patrolujący ten obszar amerykański bombowiec B-24 dostrzegł japońskie okręty. Kolejny „Liberator” należący do 5 Grupy Bombowej pojawił się nad okrętami o godz. 23.30 i wykonał atak bombowy według wskazań pokładowego radaru. Jedna z 227 kg bomb eksplodowała w pobliżu kadłuba na wysokości śródkręcia *Myōkō*, a jej odłamki uszkodziły dziobową nadbudówkę redukując jednocześnie prędkość maksymalną do 26 węzłów. Kwadrans

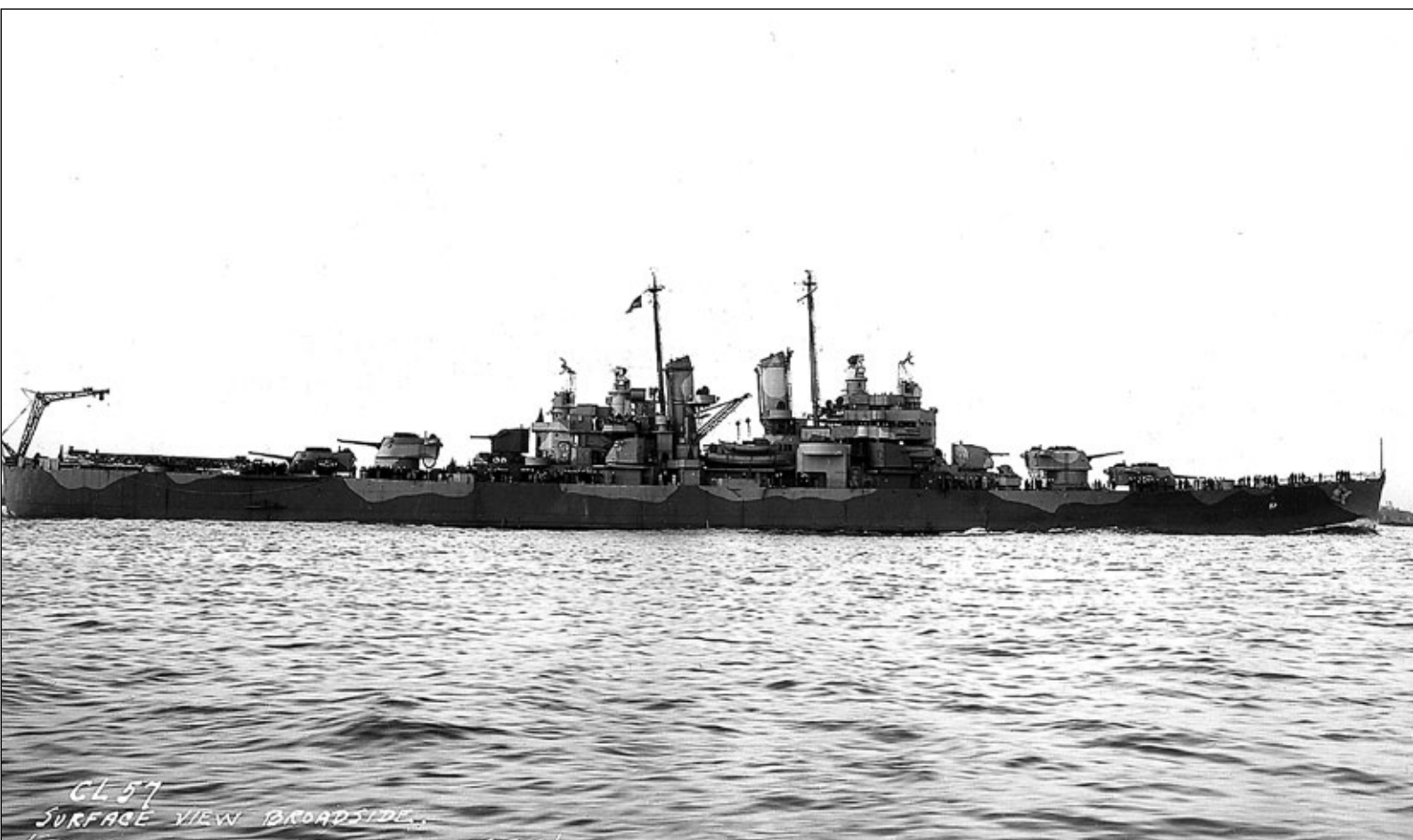
później z pokładu uszkodzonego krążownika katapultowano jeden wodnosamolot, który zameldował o dostrzeżeniu jednego krążownika i trzech niszczycieli 50 Mm w namiarze 3300 od Przylądka Matupina.

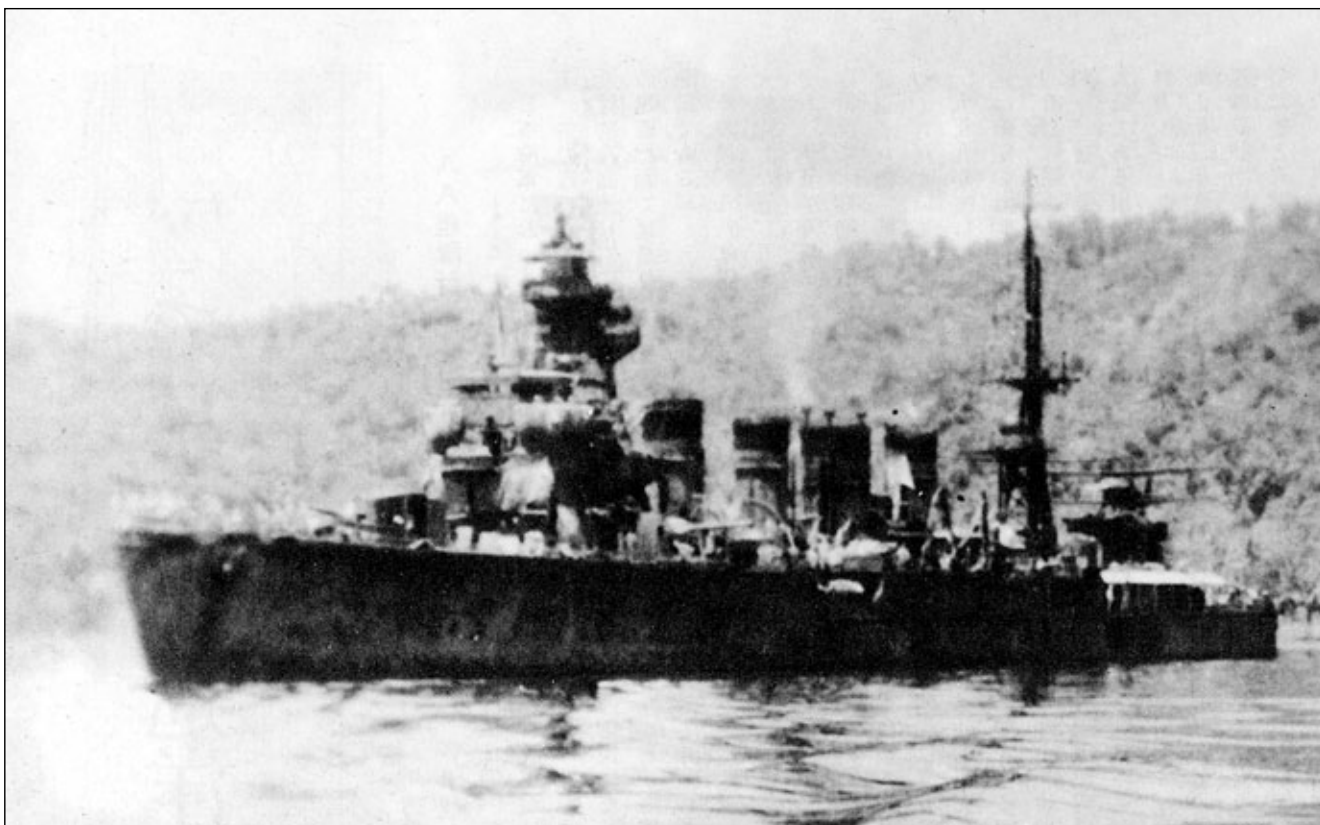
O godz. 02.27 radar zamontowany na lekkim krążowniku *Montpellier* (CL-57) zasygnalizował zbliżanie się nieprzyjacielskich jednostek w odległości 32 900 m. W miarę upływu czasu na ekranie stopniowo pojawiały się kolejne jednostki nadpływające z północnego-zachodu. O godz. 02.49 jako pierwsi rozpoczęli walkę Amerykanie biorąc na cel swych 152 mm pocisków kierowanych niezawodnym radarem lekki krążownik *Sendai*. W ciągu kilku minut celne pociski zmasakrowały okręt wznecając pożary i blokując ster. W tym momencie w szereg japońskiego zespołu wkradł się chaos. Manewrujące pod ogniem amerykańskich dział okręty rozerwały uporządkowane kolumny powodując powiększające się zamieszanie. O godz. 03.24 oba ciężkie krążowniki znalazły się pod skoncentrowanym ogniem amerykańskich lekkich krążowników. W ciągu dwudziestu minut *Haguro* został trafiony dziesięcioma pociskami kal. 152-127 mm, z których siedem okazało się niewypałami. Uszkodzenia ograniczyły się do zablokowania obrotu lewoburtowej półtłoczy dział kal.

127 mm nr 2, trafienia w katapultę, zbiornik z paliwem lotniczym i przedział wykreślacza kursu. Straty załogi wynosiły: jeden zabity i pięciu rannych. Jednostka bliźniacza nie została wprawdzie trafiona jednak uderzyła dziobem w niszczyciel *Hatsukaze*, który następnie ocierając się o lewą burtę uszkodził strukturę głównego pokładu oraz oderwał dwie wyrzutnie torped. W tym samym czasie trzy ciężkie 203 mm pociski dosięgły amerykański lekki krążownik *Denver* (CL-58), jednak okazały się niewypałami i spowodowały tylko nieznaczne uszkodzenia.

Nie mając pełnego rozeznania w sytuacji kontradm. Omori podjął decyzję o wycofaniu własnych jednostek z powrotem do Rabaulu. Główne zadanie-zniszczenie amerykańskich transportowców nie zostało osiągnięte pomimo wystrzelenia przez obie strony ogromnej ilości amunicji. Poturbowany zespół powrócił do bazy wyjścia rankiem 2 listopada. W czasie drogi powrotnej artylerzyści japońscy skutecznie udaremniłi nalot amerykańskich bombowców należących do 3 Grupy Bombowej. Po uzupełnieniu paliwa 4 listopada *Myōkō* i *Haguro* wyruszyły w kierunku Truk, który osiągnęły po trzydniowym rejsie. W czasie rejsu powrotnego *Haguro* złuzował ciężki krążownik *Chōkai* w operacji holowania zbiornikowca *Nisshō* (10 526 BRT)

Amerykański krążownik lekki *Montpellier*, który tak dobrze spisał się w trakcie bitwy z eskadrą japońską w Zatoce Cesarzowej
Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Ostatnia znana fotografia krążownika lekkiego *Sendai* wykonana w Rabaul w październiku 1943 roku.

Fot. „Maru Special”

uszkodzonego przez amerykańskie samoloty 4 listopada 130 Mm na zachód od Kavieng. 12 listopada po uzupełnieniu zapasów paliwa, żywności i amunicji krążowniki opuściły bazę Truk i skierowały się do Sasebo, które osiągnięto po pięciodniowym rejsie.

DZIAŁANIA NACHI W SKŁADZIE FLOTY OBSZARU PÓŁNOCNO-WSCHODNIEGO

Od 13 sierpnia krążownik pozostawał w gotowości do działań w bazie Ominato. W ostatnich dniach sierpnia i w pierwszych dniach września na pokładzie jednostki przeprowadzano próby morskie nowego radaru wczesnego ostrzegania nawodnego i kierowania ogniem artylerii 21 Gô Dentan Kai 3. W czasie jednego z rejsów próbnych na trasie Ominato-Paramushir krążownik został trafiony na pozycji 42° 07' N i 142° 29' E torpedą wystrzeloną przez amerykański okręt podwodny *Halibut* (SS-232). Torpeda okazała się niewypałem i nieznacznie uszkodzony *Nachi* tego samego dnia przybył do celu swej podróży. W bazie pozostał do 24 października i następnego dnia wyruszył do Zatoki Akkashi, gdzie pozostał od 27 października do 1 listopada. Powrót do Ominato z ładunkiem 600 t żywności nastąpił po kilkugodzinny rejsie. 20 listopada krążownik został skierowany do Sase-

bo i po dwudniowej podróży przybył na miejsce przeznaczenia.

DRUGA WOJENNA MODERNIZACJA

Po przybyciu 17 listopada do Sasebo natychmiast rozpoczęto remont *Myôkô* i *Haguro*. Pierwszy z nich został zadokowany w dniach 18 listopada-13 grudnia, podczas gdy drugi z nich w dniach 19 listopada-12 grudnia. Na rufach okrętów zainstalowano osiem pojedynczych dział kal. 25 mm. Polepszo również niezatapialność jednostek poprzez zaspawanie wszystkich włazów na poziomie dolnego pokładu oraz części włazów na poziomie pokładu średniego. Prace zakończono 16 grudnia.

22 listopada do Sasebo przybył *Nachi*. W dniach 9 grudnia-15 stycznia 1944 r. okręt został zadokowany, a z jego pokładu zdemontowano doświadczalny zestaw radarowy. Na jego miejsce zainstalowano radar 22 Gô z anteną „A 6”. Podobnie jak na jednostkach bliźniaczych polepszo niezatapialność okrętu i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze. Ostatni robotnicy stoczniowi opuścili pokład jednostki 21 stycznia i następnego dnia krążownik został skierowany do Hashirajimy.

Jako ostatni modernizacji został poddany *Ashigara*. Przybył on do Sasebo 3 marca i w dniach 7-22 marca został za-

dokowany, a na pokładzie zainstalowano radar 22 Gô z anteną „A 6”. Dodatkowo na pokładzie dla celów testowych zainstalowano radar 21 Gô Kai 4. Podobnie jak na jednostkach bliźniaczych polepszo niezatapialność okrętu i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze. 29 marca zakończono prace i jednostka została skierowana do Kure.

W czasie postoju w bazie na wszystkich jednostkach zainstalowano wyposażenie hydrolokacyjne 93 Shiki 2 Gô. Mikrofony zostały umieszczone w części dziobowej poniżej pokładu magazynowego za przedziałem łańcucha kotwicznego.

MARIANY

W trakcie pobytu w stoczni zaszła zmiana na stanowisku dowódcy 5 Sentai. Na miejsce kontradm. Omoriego przybył kontradm. Hashimoto Shintoro. Zmiany dotknęły również dowódców okrętów. Po zakończeniu remontu obie jednostki skierowały się do Kure, które osiągnęły 21 grudnia. Dwa dni później wyruszyły do Truk przybывая na miejsce 29 grudnia. Następnie 2 stycznia 1944 r. wypłynęły do Kavieng przewożąc na swych pokładach najpotrzebniejsze zaopatrzenie. Powrót do bazy wyjścia nastąpił 5 stycznia. Po przybyciu na miejsce pozostawały w gotowości do wyjścia w morze do 10 lutego. Tęgo dnia razem z *Chôkai* i *Atago* wyru-

szyły w trzydniowy rejs w kierunku Palau. Uchroniło to japońskie jednostki przed nalotem przeprowadzonym na Truk 12 lutego przez samoloty startujące z lotniskowców amerykańskiej 5 Floty. Po przybyciu na miejsce pozostały w gotowości wyjścia w morze do 8 marca. Następnego dnia 5 Sentai wypłynęła jako eskorta zbiornikowców *Irô* (14 050 t std) i *Ôse* (eks holenderski *Genota*, 7987 BRT) kierując się początkowo do Balikpapanu (12-13 marca) i następnie do Tarakan (14-20 marca). Powrót na Palau nastąpił 22 marca.

Nieco wcześniej — 1 marca — krążowniki zostały operacyjnie włączone do Pierwszej Floty Ruchomej i 29 marca opuściły dotychczasowe miejsce postoju bacznie śledzone przez amerykańskie samoloty zwiadowcze operujące z pokładów lotniskowców. 1 kwietnia jednostki przybyły do Davao i po trzydniowym postoju skierowały się do Lingga Roads, które osiągnięto 9 kwietnia. Pragnąc zbliżyć się do akwenu przyszłych działań bojowych w dniu 12 maja *Myôkô* i *Haguro* zostały przebazowane do bazy Tawi-Tawi w Archipelagu Sulu. Na miejsce dotarły tego samego dnia rankiem, ale wieczorem zostały skierowane do Tarakan i po kilku godzinach przybyły na miejsce przeznaczenia. Po uzupełnieniu zapasów paliwa 18 maja powróciły do Tawi-Tawi.

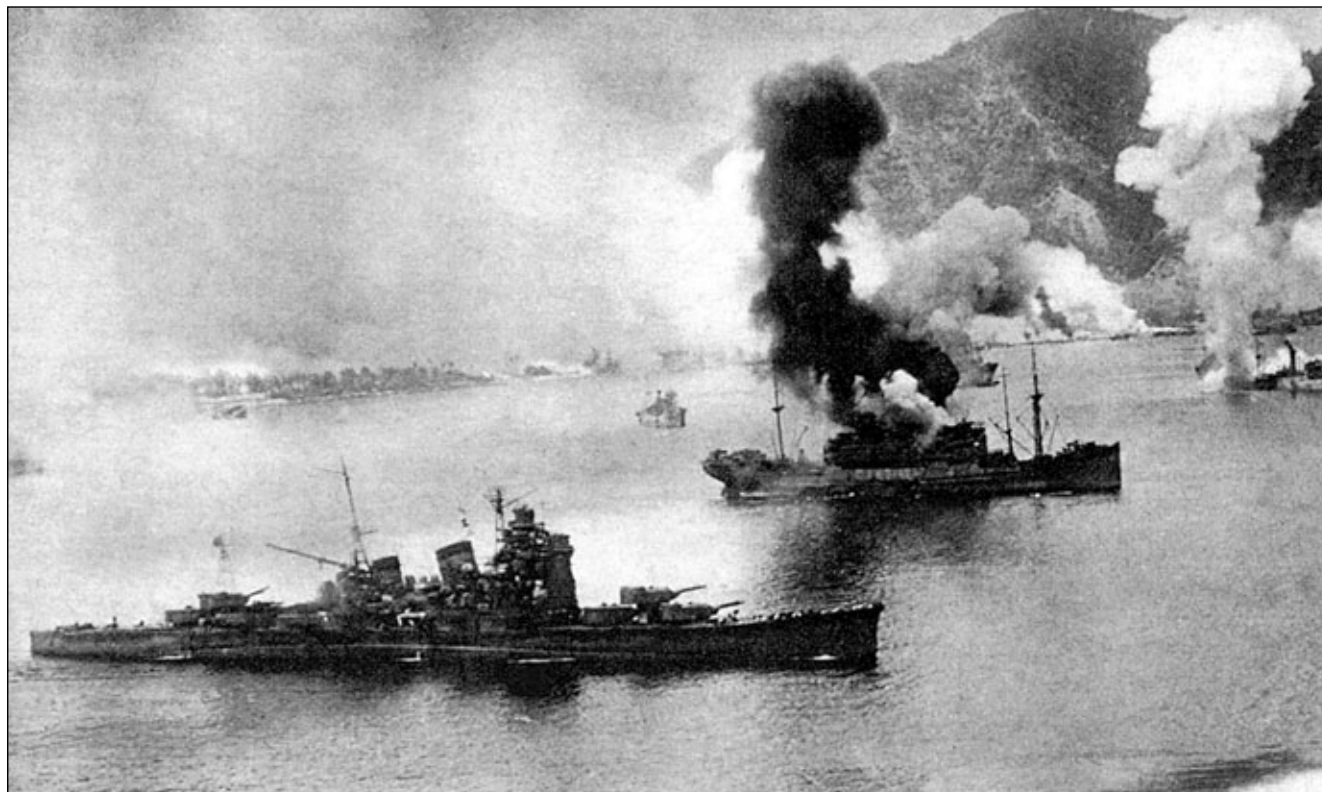
30 maja 5 Sentai wyruszyła z bazy jako eskorta konwoju z zaopatrzeniem dla własnych wojsk walczących na wyspie Biak. 1 czerwca krążowniki przybyły do Davao i następnego dnia wypłynęły w kierunku wyspy. 3 czerwca wykonanie operacji zostało zawieszone i jednostki dwa dni później powróciły do Davao. Drugie podejście do wykonania zadania miało miejsce 7 czerwca i cztery dni później jednostki przybyły do Batjan Halmahera. Kolejny trzeci termin wykonania rozkazu operacyjnego wyznaczono na 15 czerwca, ale wykonanie operacji „KON” zostało zawieszone na rzecz wykonania operacji „A-Gô” zniszczenia amerykańskich okrętów w rejonie Wysp Mariańskich. Razem z superpancernikami *Yamato* i *Musashi* wyruszyły *Myôkô* i *Haguro* w eskorcie czterech niszczycieli na spotkanie z Siłami Głównymi. Do połączenia obu zespołów doszło w dniu 16 czerwca na pozycji 11°30' N i 130° 40' E i krótko po spotkaniu przystąpiono do uzupełniania paliwa z towarzyszących zbiornikowców.

Rankiem 11 czerwca amerykańskie samoloty z lotniskowców 5 Floty pod dowództwem adm. Spruance'a przeprowadziły pierwszy nalot na Saipan i leżącą w pobliżu wysepkę Tinian. Dla japońskiego dowództwa stało się oczywiste, że kolejnym celem będzie cały archipelag Wysp Mariańskich. Następnego dnia

adm. Ozawa zwołał na naradę sztabową dowódców wszystkich okrętów i przedstawił im aktualną sytuację. Wyjście w morze zostało ustalone na dzień 13 czerwca rozpoczynała się operacja „A-Gô”, która miała przynieść następne decydujące starcie z flotą amerykańską. Po opuszczeniu kotwiczowiska w Tawi-Tawi zespół obrał kurs na północny-zachód poprzez Morze Sulu i Visayan w kierunku Cieśniny San Bernardino. 15 czerwca część okrętów japońskich uzupełniła zapasy paliwa w Cieśninie Guimaras i tego samego dnia o godz. 18.55 zostały po raz pierwszy dostrzeżone przez amerykański okręt podwodny *Flying Fish* (SS-229, dow. kmr ppor. R. D. Risser).

19 czerwca o godz. 21.00 wiceadm. Ozawa wydzielił ze swojego składu Straż Przednią pod dowództwem wiceadm. Kurity w składzie: 3 Dywizjon Lotniskowców, 1 (bez *Nagato*) i 3 Dywizjon Pancerników; 4, 5 i 7 (bez *Mogami*) Dywizjon Krążowników oraz 2 Flotyllę Niszczycieli. Zadaniem tego zespołu było rozbicie ogniem własnych dział przeciwlotniczych ewentualnej fali amerykańskich samolotów pokładowych, jeżeli skierowałyby się w stronę lotniskowców floty. Następnego dnia japońskie samoloty zwiadowcze szybko zlokalizowały amerykańskie okręty i po potwierdzeniu meldunku pokłady japońskich lotni-

Atak lotniczy na Rabaul w dniu 2 listopada 1943 roku. Na pierwszym planie krążownik *Haguro*, za nim transportowiec *Hakusan Maru*.
Fot. Naval Historical Center



skowców opuściła pierwsza fala ataku składająca się z: sześćdziesięciu jeden myśliwców A6M3 „Zero” i ośmiu samolotów torpedowych B6N1 „Jill”. O godz. 10.36 japońskie samoloty usiłowały przeprowadzić atak na amerykańskie okręty jednak szczelna kurtyna myśliwców F6F-4 „Hellcat”, które zestrzeliły czterdzieści dwie maszyny zapobiegła atakowi. Druga fala ataku składała się z: czterdziestu ośmiu myśliwców „Zero”, pięćdziesięciu trzech bombowców nurkujących D3Y3 „Judy” i dwudziestu siedmiu samolotów torpedowych „Jill”. Formacja ta najprawdopodobniej dotarła by w pełnym składzie do brzegów Saipanu gdyby nie artylerzyści obsługujący działa przeciwlotnicze na okrętach wiceadm. Kurity, którzy przez pomyłkę zestrzelili dwa samoloty i uszkodzili osiem dalszych. O godz. 11.15 samoloty japońskie zostały przechwycone przez amerykańskie myśliwce, które razem z artylerzystami zniszczyły dziewięćdziesiąt siedem samolotów. Trzecia fala ataku składała się z: czterdziestu myśliwców A6M3 i siedmiu samolotów torpedowych B6N1. Straty tej formacji ograniczyły się do siedmiu maszyn. Czwarta fala ataku, która wystartowała o 11.30 składała się z czterdziestu myśliwców „Zero”, trzydziestu sześciu bombowców nurkujących „Judy” i sześciu samolotów torpedowych „Jill”. Straty tej fali zamknęły się liczbą siedemdziesięciu trzech samolotów zestrzelonych w walkach powietrznych lub rozbitych na wcześniej zbombardowanych lotniskach lądowych. Rankiem tego samego dnia okręt flagowy wiceadm. Ozawy lotniskowiec *Taiho* znalazł się na drodze amerykańskiego okrętu podwodnego *Albacore* (SS-218), którego dowódca kmdr Blanchard nie zmarnował okazji wystrzeliwując o godz. 08.55 z odległości 4700 m sześć torped. Do celu doszła jedna, która trafiła w rejonie dziobowego podnośnika. Początkowo nie wywołało to żadnego efektu, ale opary z uszkodzonych zbiorników paliwowych rozprzestrzeniły się po całej jednostce. O godz. 15.30 doszło do eksplozji oparów paliwa i lotniskowiec wypadł z sztyku pograżając się w wodzie. Gdy zdano sobie sprawę z beznadziejności położenia do burty tonącego okrętu podszedł *Haguro*, na którego pokład przeniesiono portret cesarza i cały sztab łącznie z wiceadm. Ozawą. Niedługo po ewakuacji *Taiho* wstrząsnęła kolejna eksplozja i okręt zatonął pograżając się rufą do przodu. Teraz głos zabrali Amerykanie. 20 czerwca o godz.

15.38 samolot rozpoznawczy typu TBF-1C „Avenger” z lotniskowca *Enterprise* zlokalizował siły wiceadm. Ozawy. Na wieść o tym z pokładów amerykańskich lotniskowców wystartowało o godz. 16.24 łącznie: osiemdziesiąt pięć myśliwców F6F4 „Hellcat”, siedemdziesiąt siedem bombowców nurkujących SB2C „Helldiver” i pięćdziesiąt cztery samoloty torpedowe TBF-1C „Avenger”. Piloci tych samolotów dostrzegli japońskie okręty o godz. 18.40 na granicy zasięgu własnych samolotów i przystąpili do ataku na najbliższe jednostki. Okręty postawiły zapórę ognia przeciwlotniczego i rozpoczęły gwałtownie manewrować. Pomimo rozpaczliwej obrony zatopiony został lotniskowiec *Hiyo*, a ciężko uszkodzony został inny - *Zuikaku* i lżej ciężki krążownik *Maya*. Po zakończeniu nalotu japońskie niszczyciele dobiły torpedami dwa ciężko uszkodzone przez samoloty zbiornikowce floty: *Genyo Maru* (10 018 BRT) i *Seiyo Maru*. Straty amerykańskie w czasie nalotu były również wysokie osiągając poziom: sześciu myśliwców oraz czternaście samolotów bombowych i torpedowych zestrzelonych nad celem przez interweniujące myśliwce i artylerię przeciwlotniczą, a dalszych osiemdziesiąt maszyn zostało straconych w czasie nocnego lądowania. Pomimo druzgocących strat o godz. 19.00 wiceadm. Ozawa przekazał Straży Przedniej rozkaz stoczenia nocnej walki artyleryjskiej z okrętami amerykańskimi u brzegów Saipanu. Szef Sztabu adm. Toyoda na wieść o tym rozkazie nakazał natychmiastowy powrót do Japonii. O godz. 21.00 wiceadm. Ozawa podjął ostateczną decyzję o przerwaniu bitwy i odwrocie. Również wiceadm. Kurita o godz. 22.05 skierował się w drogę powrotną i poprzez Okinawę (22 czerwca) japońskie okręty przybyły do Zatoki Hachirajima 24 czerwca.

DZIAŁANIA NACHI I ASHIGARY NA WODACH PÓŁNOCNYCH

23 stycznia *Nachi* przybył do Hashirajimy i po zakotwiczeniu na redzie Kure pozostał na miejscu do 7 lutego. Następnie został skierowany do Ominato, które osiągnął po dwudniowym rejsie.

Po krótkim postoju w Kure Ashigara wyruszył w rejs do Ominato, gdzie przybył 2 kwietnia. W bazie obie jednostki tworzące operacyjnie 21 Sentai pozostały w pełnej gotowości operacyjnej do 19 czerwca. W maju zdemontowano z pokładu *Ashigary* radar 21 Gô Kai 4, który podobnie jak wcześniejsza wersja zainsta-

lowana na bliźniaczej jednostce nie spełniła pokładanych nadziei.

19 czerwca obie jednostki zostały skierowane do Yokosuki na remont. Po dwudniowym rejsie przybyły na miejsce i po tygodniowym postoju powróciły do Ominato 1 lipca. Postój w bazie w charakterze jednostek strażniczych trwał do 30 lipca. Następnego dnia skierowały się do Kure, gdzie zakotwiczyły 2 sierpnia. Na redzie portu pozostały w gotowości do wyjścia w morze do 13 października. W czasie postoju w drugim tygodniu września zostały skierowane do stoczni celem przeprowadzenia na ich pokładach kolejnej modernizacji.

TRZECIA WOJENNA MODERNIZACJA

Po zakończeniu Bitwy w rejonie Marianów i powrocie ocalałych jednostek do Japonii przystąpiono do pośpiesznego wzmacniania uzbrojenia przeciwlotniczego. Jako pierwsze do stoczni Kure Kaigun Kôshô już 25 czerwca zostały skierowane jednostki 5 Sentai.

Na pokładzie *Myôkô* i *Haguro* zainstalowano cztery potrójne stanowiska działek przeciwlotniczych kal. 25 mm (dwa na śródkręciu i dwa w części dziobowej) oraz szesnaście pojedynczych stanowisk działek kal. 25 mm. Po zakończeniu prac łączna liczba działek osiągnęła ilość pięćdziesięciu dwóch (4 x III, 8 x II i 24 x I). Zmianie uległo również wyposażenie radarowe. Na frontowej stronie dziobowego masztu zainstalowano antenę radaru wczesnego ostrzegania przeciwlotniczego 13 Gô. Pomieszczenie operatorów radarowych zlokalizowano w dziobowej nadbudówce poniżej masztu w rejonie centrali telefonicznej. Dodatkowo zainstalowano również radar wczesnego ostrzegania nawodnego 22 Gô Kai 4 M. Pomieszczenie radarzystów zostało ulokowane na miejscu Sokuteki. Anteny radarowe w postaci rogów zostały ulokowane na obu bokach górnej części dziobowej nadbudówki. Prace na obu krążownikach zakończono 29 czerwca 1944 r.

Kolejne dwie jednostki *Ashigara* i *Nachi* zostały poddane dozbrojeniu w drugim tygodniu września. W części dziobowej okrętów zainstalowano dwa podwójne stanowiska działek kal. 25 mm razem z dwudziestoma pojedynczymi zestawami rozsianymi po całym pokładzie. Po zakończeniu prac krążowniki posiadały czterdzieści osiem działek kal. 25 mm (10 x II i 28 x I). Podobnie jak na wcześniej modernizowanych okrętach zainstalo-

no radar wczesnego ostrzegania lotniczego 13 Gô. Tylko w przypadku *Nachi* pomieszczenie operatorów radarowych zostało zlokalizowane w strukturze dziobowego masztu. Posiadając już doświadczenie w posługiwaniu się radarami typu 22 Gô na miejsce usuniętych zestawów zainstalowano w czasie remontu ulepszone urządzenie oznaczone jako 22 Gô Kai 4 S.

Dla zmniejszenia ciężarów topowych z wszystkich czterech jednostek zdemontowano dziobową parę reflektorów oraz rufowe wyrzutnie torped. Ilość zabieranych torped została zmniejszona z dwudziestu czterech do szesnastu (osiem w wyrzutniach i osiem w rezerwie). Użytkowane w ten sposób miejsce zostało wykorzystane dla pomieszczenia dodatkowych członków załogi, która teraz zwiększyła się do około 1100 ludzi i zwiększeniu pojemności komór amunicyjnych dla dział kal. 25 mm posiadających przydział po 2500 pocisków na lufę.

DZIAŁANIA NACHI I ASHIGARY

Po zakończeniu prac jednostki pozostały w Kure w pełnej gotowości do opuszczenia bazy. 14 października 21 Sentai i dywizjonu niszczycieli pod dowództwem wiceadm. Shima Kiyohide został skierowany do zniszczenia resztek U.S. Navy, które w dniu 10 października 1944 r. zaatakowała lotniska położone na Formozie. Po kontrataku, który spowodował uszkodzenie dwóch amerykańskich krążowników japońscy lotnicy złożyli fantastyczne meldunki o zniszczeniu wielu amerykańskich pancerników i lotniskowców i pozostających na wodzie uszkodzonych krążownikach. Już kilka godzin po wyjściu z portu jednostki zostały dostrzeżone z pokładu amerykańskiego okrętu podwodnego *Besugo* (SS-321), który natychmiast przesłał meldunek o spotkaniu. Po odebraniu wiadomości natychmiast na przewidywane miejsce spotkania ruszył *Skate* (SS-305), który o godz. 22.24 15 października wystrzelił w stronę ciężkich krążowników trzy torpedy elektryczne. Wszystkie rozminęły się z celami. Jednak po dwóch dniach rejsu japoński zespół składający się z ciężkich krążowników *Nachi* i *Ashigara*, lekkiego krążownika *Abukuma* i siedmiu niszczycieli: *Akebono*, *Ushio*, *Kasumi*, *Shiranui*, *Wakaba*, *Hatsuhimo* i *Hatsuharu* został powstrzymany „dla wyjaśnienia sytuacji”. Kilka godzin później nadszedł rozkaz powrotu do Amami-Ō-Shima, gdzie jednostki uzupełniły zapasy paliwa.

Następnego dnia po zakończeniu prac na pokładach *Myōkō* i *Haguro* jednostki zostały skierowane do Hashirajimy, gdzie na pokłady przyjęto zaopatrzenie i żołnierzy armii lądowej. 1 lipca po raz ostatni oddano cumy na rdzennej japońskiej ziemi, którą miano już nigdy więcej nie zobaczyć z pokładów krążowników. Powodem tej decyzji były kurczące się zapasy paliw płynnych w bazach na Wyspach Japońskich. Po trzydniowym rejsie jednostki przybyły do Manili wysadzając część przewiezionych żołnierzy i zaopatrzenia, a następnie przez Zamboanga (8 lipca) przybyły 12 lipca do Singapuru. W bazie w dniach 19-28 lipca *Haguro* został zadokowany i 31 lipca obie jednostki zostały przebazowane do Lingga Roads. W wrześniu podczas ćwiczeń zgrywających współdziałanie jednostek w szyku, indywidualnego manewrowania oraz ćwiczebnych strzelań do celów nawodnych i powietrznych na pokładzie *Myōkō* i *Haguro* Lokalna Sekcja Remontowa nr 101 (No. 101 Kōsakubu) zainstalowała nową wersję radaru typu 22 Gô Kai 4S przystosowaną do kierowania ogniem artylerii.

Dla japońskich strategów po zakończeniu kampanii na Marianach stało się oczywiste, że następne uderzenie sił amerykańskich zostanie skierowane na Filipiny. Do dnia 26 lipca 1944 r. został opracowany plan Shō Gō mający doprowadzić do kolejnej decydującej bitwy z U.S. Navy. W ramach tego planu krążowniki 4 Sentai (*Takao*, *Atago*, *Maya*, *Chōkai*) i 5 Sentai zostały przydzielone do „Pierwszego Zespołu Uderzeniowego” (No. 1 Butai).

Rankiem 17 października amerykańskie jednostki desantowe stanęły przy brzegach wyspy Leyte (Filipiny). Następnego dnia o godz. 11.10 z Lingga Roads wyszła w morze grupa operacyjna rozpoczynając operację „Shō 1” (Zwycięstwo 1). Dowódcą „Pierwszego Zespołu Uderzeniowego” został wiceadm. Kurita, który poprowadził do walki superpancerniki: *Yamato* i *Musashi*, pancerniki *Nagato*, *Fuso* i *Yamashiro*, krążowniki liniowe *Kongo* i *Haruna*, ciężkie krążowniki *Takao*, *Atago* (jednostka flagowa), *Maya*, *Chōkai*, *Haguro*, *Myōkō*, *Kumano*, *Suzuya*, *Tone* i *Chikuma*, krążownik-lotniskowiec *Mogami*, lekkie krążowniki *Noshiro* i *Yahagi* w osłonie dwiętnastu niszczycieli. Po dwudniowym rejsie cały zespół przybył do Burneii. 22 paź-

dziernika wczesnym rankiem wyszedł z portu zespół wiceadm. Kurity, a o godz. 15.00 zespół wiceadm. Nishimury w składzie pancerniki *Fuso* i *Yamashiro*, krążownik - lotniskowiec *Mogami* w osłonie czterech niszczycieli został skierowany do Cieśniny Surigao, natomiast wiceadm. Kurita popłynął w kierunku Cieśniny San Bernardino.

W tym samym czasie 21 Sentai (*Nachi* i *Ashigara*) razem z lekkim krążownikiem i siedmioma niszczycielami otrzymała rozkaz wypłynięcia z Amami-Ō-Shima i przyłączenia się do 2 Zespołu Uderzeniowego w Manili. 18 października o godz. 10.30 okręt podwodny *Sterlet* (SS-392) z odległości 15 Mm dostrzegł zespół krążowników i przekazał meldunek o spotkaniu. Po odebraniu ostrzeżenia przeciwko nim skierowały się cztery kolejne okręty podwodne, ale tylko *Tigger* (SS-237) i *Tang* (SS-306) zdołały odnaleźć cel. Pierwszy z nich szykował się do ataku w odległości 5 Mm został dostrzeżony i zaatakowany przez samolot, który zmusił go do zanurzenia i przerwania ataku. Drugi z nich nie mógł wypracować odpowiedniej pozycji do ataku na jednostki płynące z prędkością 19 węzłów ostatecznie dał za wygraną. Po postoju w Takaō na Formozie (20-21 października), gdzie uzupełniono zapasy paliwa. Po wyjściu z portu zespół natrafił na kolejne okręty podwodne (*Shark*/SS-314, *Seadragon*/SS-194 i *Blackfish*/SS-221). Pierwszy z nich przeprowadził atak na krążownik i „lotniskowiec” czterema torpedami elektrycznymi, które chybiły. Pozostałe amerykańskie jednostki nawiązały kontakt, ale nie zdołały zająć pozycji do ataku. Rankiem 22 października o godz. 08.00 dowódca *Icefish* (SS-367, kmdr Petersen) ponownie dostrzegł japońskie okręty i ponownie nie zdołał zająć pozycji do ataku. Po dwugodzinnym pościgu postanowił się wynurzyć i nadać meldunek o kursie zespołu. Najpierw wzburzone morze, a potem japońskie samoloty uniemożliwiły nawiązanie łączności i dopiero wieczorem zdołano połączyć się z Australią i przekazać meldunek. Pomimo wszystkich przeciwności nie naruszony zespół wiceadm. Shimy 23 października o godz. 08.00 przybył do Zatoki Colon.

Jeszcze przed wejściem do Cieśniny Palawan zespół wiceadm. Kurity został uformowany w dwie kolumny: na lewym skrzydle jako pierwszy płynął krążownik *Atago* (jednostka flagowa), za nim kolejno: *Takao*, *Chōkai*, *Nagato*, *Kumano*, *Suzuya* i *Haruna*; na prawym skrzydle po-

dążyły kolejno: *Myôkô*, *Haguro*, *Maya*, *Yamato*, *Musashi*, *Tone*, *Chikuma* i *Kongo*. Obie kolumny były ubezpieczone na skrzydłach przez dwa lekkie krążowniki i piętnaście niszczycieli. Odległość między kolumnami wynosiła 4000 m, a okręty zygzakowały z prędkością 16 węzłów. W zespole japońskim panowała nerwowość i co pewien czas obserwatorzy meldowali pojawienie się amerykańskich okrętów podwodnych. Tymczasem na drodze zespołu rzeczywistość czaiły się dwa amerykańskie okręty podwodne: *Darter* (SS-227, dow. kmdr ppor. D. H. McClintock) i *Dace* (SS-247, dow. kmdr ppor. B. D. Claggett), które patrolowały wspomnianą cieśninę. O godz. 01.16 24 października 1944 r. na radarze *Dartera* pojawił się świetlny impuls oznaczający kontakt z jednostką nawodną. Po przeprowadzeniu rozpoznania wzrokowego przez peryskop natychmiast został przesłany meldunek o tym odkryciu do Fremantle w Australii, a stamtąd do sztabu adm. Halseya.

Po wyjściu na odpowiednią pozycję do salwy torpedowej o godz. 06.32 dowódca *Dartera* z odległości 900 m odpalił sześć torped Mk 14 (300 kg materiału wybuchowego Torpex w głowicy bojowej) w kierunku ciężkiego krążownika *Atago* i pod wodą wykonał zwrot po czym zaatakował z odległości 1400 m kolejny ciężki krążownik *Takao* czterema torpedami z wyrzutni rufowych. Z sześciu pocisków wystrzelonych w kierunku flagowej jednostki wiceadm. Kurity o godz. 06.34 trafiły cztery, które przypieczętowały los okrętu. Przy przechylnie wynoszącym 54° podjęto decyzję o ewakuacji z *Atago* załogi. Niszczyciele *Kishinami* i *Asashimo* przyjęły na swoje pokłady około 700 ludzi łącznie z wiceadm. Kuritą i częścią jego sztabu. O godz. 06.53 krążownik przewrócił się na prawą burtę i zatonął dziobem na pozycji 09° 30' N i 117° 13' E. Wraz z okrętem poszło na dno 360 oficerów i marynarzy razem z dowódcą okrętu kmdr Tsutô Araki.

Z czterech torped wystrzelonych z wyrzutni rufowych do *Takao* doszły tylko dwie. Pierwsza z nich trafiła na wysokości wręgi nr 180 powodując zalanie kotłowni nr 4, 6 i 8. Druga eksplodowała na wysokości wręgi nr 335 i spowodowała uszkodzenie steru i obu prawoburtowych wałów śrub napędowych. Krążownik zatrzymał się z 10° przechylem, ale dzięki sprawnej pracy grup awaryjnych i zatopieniu części lewoburtowych przedziałów utrzymał się na powierzchni. Pożar roze-

rwanych zbiorników z paliwem został ugaszony i okręt pod eskortą dwóch niszczycieli *Naganami* i *Akishimo* został w nocy skierowany do Bruneii. Płynąc z ograniczoną prędkością przybył na miejsce 25 października i po przeprowadzeniu pośpiesznych napraw 8 listopada został skierowany do Singapuru dla dokonania kompleksowych napraw. Do bazy Seletar przybył po czterodniowym rejsie.

Następnie o godz. 05.54 zaatakował *Dace*, którego cztery z sześciu torped trafiły o godz. 06.56 w lewą burtę ciężkiego krążownika *Maya*. Gwałtowne wdarcie się setek ton wody do kadłuba poprzez wyrwy w poszyciu spowodowało natychmiastowy 30° przechył krążownika na trawioną burtę, a pożar w dziobowej części okrętu po kilku minutach doprowadził do eksplozji dziobowych komór amunicyjnych. Po ich eksplozji *Maya* zatонуła na pozycji 09° 27' N i 117° 23' E razem z dowódcą okrętu kmdr Ranji Oe i 336 oficerami i marynarzami swej załogi. Pomimo eksplozji i szybkiego zatonięcia jednostki 769 ludzi zostało podniesionych z wody przez niszczyciel *Akishimo* i przekazanych w ciągu dnia na superpancernik *Musashi*. Po zatopieniu dzień później z tego okrętu niszczyciel *Shimakaze* podjął z wody 653 ludzi z byłej załogi krążownika.

Wiceadm. Kurita po krótkim pobycie na pokładzie niszczyciela *Kishinami* za jednostkę flagową obrał sobie tym razem superpancernik *Yamato*, z pokładu którego dowodził w nadchodzącej bitwie. W czasie dnia nastąpiły również zmiany organizacyjne w zespole. Należący do tychczas organizacyjnie do 4 Sentai *Chôkai* został przydzielony po rozbiciu swego dywizjonu do 5 Sentai.

USZKODZENIE MYÔKÔ

Tęgo samego dnia o godz. 08.20 nad zespołem wiceadm. Kurity pojawił się amerykański samolot rozpoznawczy z lotniskowca *Cabot* (CVL-28). W dwie godziny (o godz. 10.26) później nad głowami Japończyków rozpętało się istne piekło. Krótko po rozpoczęciu ataku torpeda zrzucona z TBM-1C „Avenger” należącego do dywizjonu VT-18 (lotniskowiec Interpid / CV 11) lub do dywizjonu VT-29 (lotniskowiec *Cabot*) trafiła w prawą burtę *Myôkô*. Torpeda Mk 13 kal. 570 mm z głowicą bojową zawierającą 272 kg Torpexu uderzyła pomiędzy wręgami nr 248-250 na wysokości rufowej maszynowni nr 4. Wdzierająca się woda natychmiast za-

topiła ten przedział oraz przyległy do niego przedział generatora elektrycznego. Prawoburtowe rufowe śruby zamarły i prędkość maksymalna spadła do 15 węzłów. Uszkodzony krążownik odpadł z formacji, a na wezwany *Haguro* został przetransportowany dowódca 5 Sentai. Wszystko to działo się na wschód od wyspy Maestre de Campo (pozycja 12° 55' N i 121° 52' E). Uszkodzona jednostka otrzymała rozkaz dotarcia do Zatok Colon. Po prowizorycznych naprawach i uzupełnieniu paliwa w eskorcie niszczyciela *Kishinami* i trałowca *W 34* skierowano się do Bruneii (przybycie 29 października) i po jednodniowym postoju w dodatkowej w eskorcie *Haguro* 3 listopada okręty przybyły do Singapuru.

Pierwszy nalot przyniósł poza uszkodzeniem *Myôkô* trafienia dwoma torpedami w superpancernik *Musashi*. Pozostając po trzecim ataku z tyłu zespołu otrzymał początkowo do osłony ciężki krążownik *Tone*, a później dwa niszczyciele i został pozostawiony niejako samemu sobie. O godz. 16.00 wiceadm. Kurita pod wpływem ataków lotniczych wydał rozkaz zawrócenia i przerwania bitwy. Jednak interwencja adm. Toyody spowodowała zmianę decyzji i zespół o godz. 17.15 ponownie ruszył do akcji kierując się w stronę Cieśniny San Bernardino.

PRZECIW LOTNISKOWCOM ESKORTOWYM — USZKODZENIE HAGURO

O godz. 06.46 25 października radar lotniskowca eskortowego *Fanshaw Bay* (CVE-70) zarejestrował kontakt z jednostką nawodną. Parę minut później za horyzontu zaczęły wylaniać się nadbudówki w kształcie pagody — bez wątpienia należące do japońskich okrętów. Na wieść o tym dowódca trzeciej grupy lotniskowców eskortowych TU 77.4.3 (kryptonim radiowy „Taffy 3”) kontradm. C. Sprague nie stracił głowy i skierował cały zespół w stronę najbliższego szkwału deszczowego oraz rozkazał niszczycielom postawienie zasłony dymnej. O godz. 06.59 działa pancernika *Yamato* oddały pierwszą salwę w stronę amerykańskich jednostek. W miarę zmniejszania odległości do walki wchodziły kolejne jednostki celując w aktualnie dostrzeżone amerykańskie okręty. Po stronie przeciwnej do akcji stopniowo weszły samoloty z dwóch pozostałych zespołów lotniskowców eskortowych, które zaatakowały japończyków zmuszając ich do gwałtownych zwrotów, a to z kolei obniżało celność ar-

tylerii. W tym czasie bezpośrednia eskorta trzeciego zespołu składająca się z trzech niszczycieli typu *Fletcher*: *Heermann* (DD-672), *Hoel* (DD-533) i *Johnston* (DD-557) oraz niszczycieli eskortowych: *Dennis* (DE-405), *Samuel B. Roberts* (DE-413), *Raymond* (DE-341) i *John C. Butler* (DE-339) — wszystkie typu *John C. Butler* szykowała się do przeprowadzenia ataku torpedowego na japońskie okręty.

Pomimo druzgoczącej przewagi amerykańskie niszczyciele podjęły walkę z japońskim zespołem. Przy zdecydowanej przewadze amerykańskiego lotnictwa i odważnej postawie okrętów eskorty zaowocowało to dość niezwykłym przebiegiem spotkania.

O godz. 07.10 polecenie wykonania ataku torpedowego otrzymały amerykańskie niszczyciele typu *Fletcher*. Pierwszym ich celem miały stać się ciężkie krążowniki, które niebezpiecznie zbliżały się do prawie bezbronnych lotniskowców eskortowych. Na rozkaz wykonawczy dowódcy zespołu kontradm. Cliftona Sprague z godz. 07.15 odpowiedziały dwa niszczyciele: *Hoel* i *Johnston*, podczas gdy pozostałe niszczyciele eskortowe nadal stanowiły bezpośrednią osłonę lotniskowców. Po otrzymaniu rozkazu dowódca eskorty kmdr ppor. William D. Thomas natychmiast skierował podległe mu jednostki do ataku torpedowego. W czasie jego wykonywania uszkodzony został ciężki krążownik *Kumano* (pojedyncze trafienie torpedą w dziób) i prawdopodobnie *Haguro* (nie zostało to po wojnie potwierdzone przez japońskie źródła). Ostatni z niszczycieli *Heermann* z racji swej pozycji (znajdował się po drugiej stronie szyku lotniskowców) ruszył do ataku o godz. 07.42. W tym czasie japońskie krążowniki znajdowały się w odległości około 12 000 m od lotniskowców eskortowych. Nagłe pojawienie się amerykańskiego niszczyciela wprowadziło małe zamieszanie w japońskim szyku, ale już po chwili został on obramowany salwami dział kal. 203 i 127 mm. Kilka minut później do bitwy przyłączyły się również amerykańskie niszczyciele eskortowe wprowadzając dodatkowe zamieszanie na pole bitwy. W tym czasie na czele pościgu znajdowały się ciężkie krążowniki: *Tone* i *Chikuma*, a w śladzie torowym lotniskowców płynęły *Haguro* i *Chōkai*.

Około godz. 08.25 jeden z atakujących „Avengerów” osiągnął trafienie 45 kg bombą w wieżę działową nr 2 na *Haguro*. Bomba przebiła dach wieży i eksplodując

wewnątrz pozbawiła życia trzydziestu dwóch ludzi. Szybkie zamknięcie przegród przeciwdetonacyjnych oraz zatopienie magazynu amunicyjnego uratowało jednostkę przed zniszczeniem.

O godz. 08.33 nad pole walki nadleciało siedemdziesiąt dziewięć samolotów pochodzących z TU 77.4.2 („Taffy 2”)⁸ pod dowództwem kontradm. Felixa B. Stumpa. Przed startem lotnicy otrzymali wyraźne instrukcje nie koncentrowania się na pojedynczych celach, ale na atakowaniu możliwie jak największej liczby okrętów. W chwili, gdy nad polem walki pojawiła się druga fala dowódca grupy powietrznej lotniskowca *Kitkun Bay* kmdr ppor. Fowler prowadząc bombowce nurkujące dostrzegł pod sobą nadzwyczaj kuszący cel. Na jego celownik wszedł ciężki krążownik *Chōkai*. Szybki atak spowodował trafienie jedną bombą o masie 227 kg, która zapoczątkowała pożar i zmusiła jednostkę do zastopowania. Nie mogąc ugasić rozprzestrzeniającego się pożaru niszczyciel Fujinami przyjął na pokład ocalałych marynarzy i salwą torped zatopił płonący krążownik.

Dopiero zatopienie tego okrętu otworzyło wiceadm. Kuritę. Podjął on decyzję zerwania kontaktu bojowego i ponownego sformowania zespołu dla zapewnienia bardziej skutecznej obrony przeciwlotniczej. Dodatkowy wpływ na podjęcie decyzji o wycofaniu się miały meldunki o zniszczeniu Zespołu Południowego w Cieśninie Surigao. O godz. 09.11 wydano rozkaz przerwania walki i zebranie się na kursie północnym wokół flagowego *Yamato*. Znajdujące się o krok od zwycięstwa *Haguro* i *Tone* wykonały rozkaz o godz. 09.20. Bitwa była skończona.

28 października *Haguro* przybył z pozostałymi jednostkami „Pierwszego Zespołu Uderzeniowego” do Burneii i następnie eskortując uszkodzonego *Myōkō* został skierowany do Singapuru.

DZIAŁANIA NACHI I ASHIGARY W CIEŚNINIE SURIGAO

24 października *Nachi* i *Ashigara*, lekki krążownik *Abukuma* w eskorcie czterech niszczycieli *Akebono*, *Ushio*, *Kasumi* i *Shiranui* o godz. 02.00 wyruszyły z Colon jako wsparcie Zespołu Południowego wiceadm. Nishimury. Następnego dnia około północy u wlotu do Cieśniny Surigao doszło do pierwszego starcia z amerykańskimi ścigaczami torpedowymi patrolującymi akwen. W czasie gwałtownego starcia o godz. 03.15 jedna z torped wyrzeland z *PT 134* trafiła

w lekki krążownik wyłączając jednostkę z dalszej walki.

W tym czasie kontradm. Oldendorf oczekiwał z pancernikami: *Mississippi* (BB-41), *West Virginia* (BB-48), *Maryland* (BB-46), *Tennessee* (BB-43), *California* (BB-44) i *Pennsylvania* (BB-38); ciężkimi krążownikami: *Louisville* (CA-28, jednostka flagowa), *Portland* (CA-33), *Minneapolis* (CA-36) i australijski *Shropshire* (D 73); lekkimi krążownikami: *Denver* (CL-58), *Columbia* (CL-56), *Phoenix* (CL-46) i *Boise* (CL-47) na zbliżenie się zespołu wiceadm. Nishimury. Pierwszy kontakt radarowy został złapany o godz. 03.23 z odległości 30 000 m. O godz. 03.50, gdy odległość spadła do 14 300 m *Louisville* otworzył ogień. W tej samej chwili pozostałe alianckie okręty uczyniło to samo.

O godz. 04.10 wiceadm. Shima zbliżył się do akwenu, na którym dopalały się resztki zatopionego kilka minut wcześniej japońskiego pancernika *Fuso*. Kilka minut później wśród szczepów postawionej wcześniej zasłony dymnej dostrzeżono uszkodzony i zastopowany niszczyciel *Shigure*. Płynąc dalej na północ okręty zespołu weszły w obszar pokryty zasłoną dymną i pod jej osłoną o godz. 04.24 *Nachi* wystrzelił osiem torped celując na wybliski ognia działowego dostrzeżone na horyzoncie. Kilka minut później dostrzeżono płonący *Mogami* i pomimo wykonania przez *Nachi* nagłego zwrotu o 200 na prawą burtę o godz. 04.30 doszło do kolizji. Uszkodzenia na *Mogami* okazały się niegroźne (metrowa dziura na wysokości wieży nr 1 powyżej linii wodnej). Natomiast *Nachi* miał 15 m dziurę na lewej burcie w części dziobowej powyżej linii wodnej na wysokości komory łańcucha kotwicznego. Sam przedział został szybko zatopiony, ale pod baczynym okiem I oficera mechanika kmdr Kawasaka podparto grodzie wodoszczelne i jednostka mogła poruszać się z prędkością maksymalną zredukowaną do 18 węzłów dla przeciwstawienia się przedostawaniu wody do kadłuba.

Wstrząśnięty scenarią pobjowiska i zderzeniem wiceadm. Shima podjął niezwykłą jak na japońskiego admirała decyzję — zarządził wykonanie zwrotu o 180° i odwrót z placu boju. Pomimo zarządzonego przez kontradm. Oldendorfa pościgu odnaleziono tylko wcześniej uszkodzo-

8. Lotniskowce eskortowe: *Natoma Bay* (CVE-62), *Manila Bay* (CVE-61), *Marcus Island* (CVE-77), *Kadashan Bay* (CVE-76), *Savo Island* (CVE-78) i *Omaney Bay* (CVE-79).

ne okręty, które zostały dobite i ponownie uszkodzono kilkoma pociskami artyleryjskimi oddalając się ciężki krążownik-lotniskowiec *Mogami*.

O godz. 06.14 *Mogami* ponownie nawiązał kontakt z *Nachi* i w czterdziestu pięciu minut później przyłączono się do jego grupy. W międzyczasie opanowano pożar na śródokręciu krążownika i w towarzystwie niszczyciela *Akebono* krążownik otrzymał rozkaz odpłynięcia do Colon. Krążownik nigdy nie dotarł na miejsce przeznaczenia. O godz. 08.30 z powodu awarii w przeciążonej maszynowni nr 4 okręt został zmuszony do zastopowania. Dryfujący i pozbawiony osłony lotniczej okręt został o godz. 09.00 zaatakowany przez siedemnaście bombowców TBM-1C „Avenger” startujących z pokładu lotniskowców grupy TG 77.4.1 (wiceadm. Sprague). Nalot spowodował trafienia dwiema bombami o masie 250 kg przed dziobową nadbudówką. W miejscu trafień natychmiast wybuchł groźny pożar. O godz. 10.47 pełniący obowiązki dowódcy oficer artylerii wydał rozkaz zatopienia okrętu po zakończeniu ewakuacji ocalałej z walki załogi. O godz. 12.40 niszczyciel *Akebono* wystrzelił torpedę 93 Shiki, która trafiła w lewą burtę na wysokości śródokręcia. *Mogami* przewrócił

się na trafioną burtę i zatonął o 13.07 w odległości 38 Mm na południowy-zachód od Przylądka Binit. Przypuszczalna pozycja zatopienia jest określana na 09° 40' N i 124° 50' E. Razem z okrętem zginęło 192 oficerów i marynarzy.

ZATOPNIENIE *NACHI*

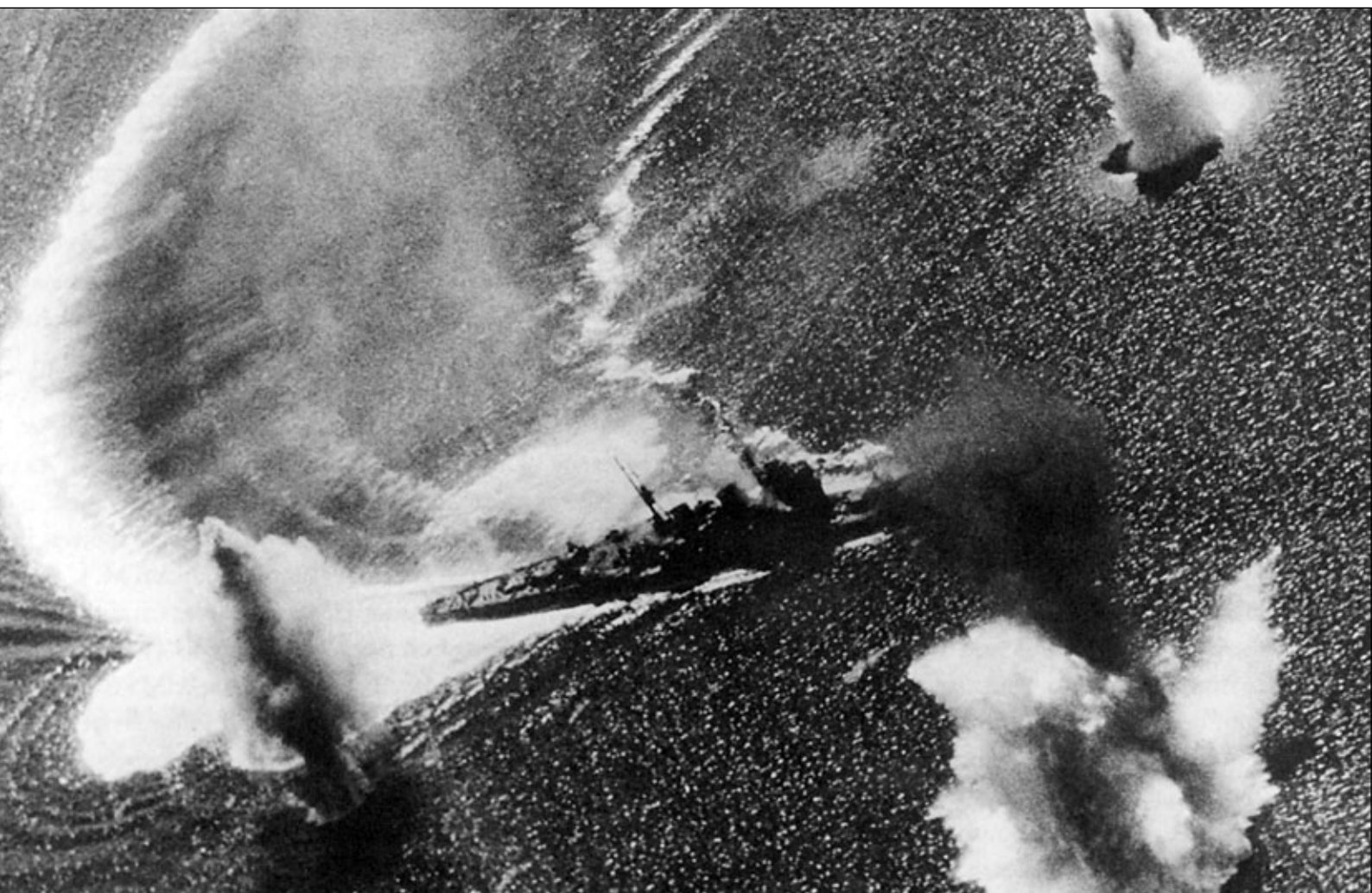
W czasie drogi powrotnej do zespołu dołączył inny uszkodzony krążownik-*Kumano* i razem z nimi przybył do Zatoki Colon. W zatoce rzucono kotwicę 25 października o godz. 16.27 i po pośpiesznym pobraniu paliwa ze zbiornikowca floty *Nichei Maru* 27 października wyruszono w kierunku Zatoki Manilskiej dla wsparcia eskorty konwojów przerzucających posiłki do Zatoki Ormoc. Po przybyciu następnego dnia na miejsce obie jednostki stały się celem dla amerykańskich samolotów z TG 38.2. 29 października *Nachi* otrzymał trafienie bombą o masie 227 kg w pokład lotniczy, ale uszkodzenia jednostki okazały się minimalne. Znacznie gorzej przedstawiały się straty załogi, które osiągnęły liczbę pięćdziesięciu trzech rannych lub zabitych. Tego samego dnia krążownik został wprowadzony do pływającego doku Nr 103, w którym usunięto uszkodzenia spowodowane kolizją z *Mogami* i tra-

fienia bombą. 2 listopada jednostka została wydokowana i zakotwiczyła w rejonie Cavite oczekując na dalsze rozkazy.

5 listopada Task Grup 38.3 (dow. kontradm. Frederick C. Sherman) zaatakowała żeglugę w Zatoce Manilskiej. W czasie ataku trzeciej fali o godz. 12.50 krążownik znajdował się na torze wodnym prowadzącym na otwarte morze, gdzie mógłby swobodnie manewrować. Jednak sześćdziesiąt samolotów zaatakowało pozbawionego osłony lotniczej *Nachi*. W czasie ataku został trafiony torpedą w prawą burtę na wysokości dziobowych kotłowni i 906 kg bombą pomiędzy wieżami nr 2 i 3 dziobowej artylerii. Trafienia spowodowały zatrzymanie jednostki i po radiowym wezwaniu na pomoc został skierowany niszczyciel *Akebono*. W chwili gdy wezwana jednostka zbliżała się nastąpił atak czwartej fali amerykańskich samolotów, które wystartowały z lotniskowca *Lexington* (CV-16). W skoordynowanym ataku samoloty uzyskały: dziewięć trafień torpedami, dwudziestoma bombami i szesnastoma rakietami. W czasie ataku na krążowniku wybuchł pożar w komorze amunicyjnej, a mnogość eksplozji spowodowała oderwanie się dziobu na wysokości wieży nr 1 i rufy za maszynowniami. Ostatecznie *Nachi* zatonął na płytkiej

Nachi atakowany 5 listopada 1944 roku koło wyspy Corregidor.

Fot. National Archives



wodzie 5 Mm na południowy-zachód od Carregidoru (pozycji 14° 23' N i 120° 25' E). Straty wśród załogi wyniosły 807 ludzi. Wśród nich znajdował się dowódca okrętu kmdr Kanoka Enkyo i Szef Sztabu 5 Floty kmdr Matsunaga Chichara razem z 74 członkami sztabu. 20 stycznia 1945 r. okręt został skreślony z listy jednostek floty. Po zdobyciu Manili na przełomie marca i kwietnia 1945 r. amerykańscy pętlonurkowie w oparciu jednostkę ratowniczą *Chanticleer* (ASR-7) spenetrowali wnętrze *Nachi* wydobywając wiele cennych dokumentów min. poświęconych jego wcześniejszym walkom.

Osamotniony *Ashigara* opuścił Manilę 13 listopada i po postoju w dniach 16-17 listopada w Burneii 22 listopada przybył do Lingga Roads.

PONOWNE USZKODZENIE MYÔKÔ

Po zakończeniu najniezbędniejszych napraw 12 grudnia 1944 r. *Myôkô* w eskorcie niszczyciela *Uisho* został skierowany na gruntowny remont do Japonii. Następnego dnia na odcinku drogi wiodącej do Zatoki Camranh, gdzie głębokość wody wynosiła zaledwie 25 metrów na pozycji 08° 08' N i 105° 40' E o godz. 21.30 w krążownik został trafiony jedną z sześciu amerykańskich torped kal. 533 Mk 14 wyrzeczonych z odległości 3000 m przez okręt podwodny *Bergall* (SS-230, dow. kmdr Hyde), który znajdował się w drodze na miejsce postawienia transportowanych min w rejonie wybrzeży indochińskich. Torpeda trafiła w lewą burtę na rufie i zapoczątkowała pożar, który trawił unieruchomioną jednostkę do 15 grudnia. Po ataku natychmiast wezwano drogą radiową pomoc z bazy w Camranh. Próba dobicia uszkodzonego okrętu podjęta przez dowódcę amerykańskiego okrętu zakończyła się z zdecydowaną postawą japońskiego niszczyciela, który z odległości 8900 m trafił pociskiem kal. 127 mm w pokrywę luku do ładowania torped znajdującym się nad dziobowym przedziałem torpedowym. Tylko dzięki gwałtownym manewrom i dużej prędkości *Bergall* oderwał się od prześladowcy i uniknął zatopienia. Uszkodzenie okazało się na tyle poważne, że uniemożliwiało zanurzenie i nie istniała możliwość jego naprawy siłami załogi. Najbliższa baza — zatoka Exmouth w północnej Australii znajdowała się w odległości 2000 Mm, a droga do niej wiodła przez terytorium patrolowane przez lotnictwo i okręty nieprzyjaciela.



Końcowy efekt ataków na *Nachi*. Część dziobowa krążownika odłamana, część rufowa łamie się i zanurza pod wodę.
Fot. National Archives

Pomimo tego i rozkazu zniszczenia okrętu po ewakuacji na inne amerykańskie okręty podwodne skierowane na jego pozycję kmdr Hyde doprowadził własną jednostkę w dniu 20 grudnia 1944 r. na miejsce przeznaczenia.

Tymczasem po odebraniu radiowego wezwania o pomoc z pokładu krążownika z bazy na miejsce ataku skierowano jednostkę pomocniczą *Tatebe Maru* (4514 BRT), pomocniczy ścigacz okrętów podwodnych *Kaiko Maru* (223 BRT) i dwa trałowce, które przybyły na miejsce 15 grudnia. *Tatebe Maru* wziął krążownik na hol i z prędkością 5 węzłów skierował się w stronę Przylądka St. Jacques jednak z powodu wysokich fal i silnego wiatru przed północą 16 grudnia podjęto decyzję o skierowaniu się do Singapuru.

Następnego dnia o godz. 05.10 uszkodzona i wypalona rufa na skutek gwałtownych uderzeń sztormowego morza odłamała się na wysokości wręgi nr 325. Natychmiast zmniejszono prędkość holowania do 2,5 węzła. 18 grudnia o godz. 15.00 eskorta uszkodzonego okrętu została wzmocniona przez dwa niszczyciele *Kasumi* i *Hatsushimo*, które zapewniły

dotatkowe zabezpieczenie przed ponownymi atakami alianckich okrętów podwodnych. Natychmiast po przybyciu na *Kasumi* rozpoczęto przygotowania do przejścia holu, ale z powodu sztormu bardzo wolno zmniejszano odległość od bazy w Singapurze. Dopiero zakończenie dokowania *Haguro* 18 grudnia pozwoliło na skierowanie tej jednostki w eskorcie fregaty *Chiburi* na pomoc bliźniaczej jednostce. Spotkanie z zespołem holowniczym nastąpiło następnego dnia o godz. 10.50 na pozycji 05° 14' N i 107° 47' E. Z powodu sztormu *Haguro* podał hol dopiero 23 grudnia i po dwudniowym rejsie o godz. 03.00 rano okręty przybyły do Singapuru. Po oględzinach w doku i stwierdzeniu niemożliwości usunięcia uszkodzeń w oparciu o miejscowe zaplecze stoczniove zapadła decyzja o przekształceniu *Myôkô* w stacjonarną baterię artylerii przeciwlotniczej w bazie Seletar przeciwko bombowcom B-29. Oznaczało to koniec okrętu jako jednostki bojowej.

USZKODZENIE ASHIGARY

W grudniu 1944 r. *Ashigara* razem z lekkim krążownikiem *Ôyodo* i sześciu

ma niszczycielami pod dowództwem kontradm. Kimura Masatomi, którego flaga powiewała na niszczycielu *Kasumi* został przydzielony do przeprowadzenia akcji ofensywnej na wodach filipińskich. Operacja otrzymała nazwę „Niepokojenie San Jose”. Niszczyciele zostały zgrupowane w Zespole Uderzeniowym nr 1, podczas gdy krążowniki znalazły się w Zespole Uderzeniowym nr 2. 12 grudnia *Ashigara* opuściła Lingga Roads i po dwudniowym rejsie przybyła do Zatoki Camranh. Po zebraniu się obu zespołów o godz. 09.00 24 grudnia opuszczono bazę i skierowano się w stronę Mindoro (Filipiny). Na krótko przed otwarciem ognia 26 grudnia o godz. 21.24 trzynaście amerykańskich bombowców B-25 „Mitchell” z 71 Dywizjonu Rozpoznawczego zaata-

kowało japońskie okręty. Jedna z 227 kg bomb trafiła w śródkręcie z lewej burty ciężkiego krążownika wyrывая 2 m dziurę, zabijając lub raniąc dziesięciu marynarzy i rozpoczynając pożar zagrażający torpedą i rufowym komorą amunicyjnym. Wszyscy dostępni marynarze zostali natychmiast skierowani do gaszenia pożaru, a nieuzbrojone torpedy zostały wystrzelone za burtę. Pomimo uszkodzeń o godz. 22.10 jednostki zajęły pozycje ogniowe i rozpoczęły ostrzał plaży w rejonie San Jose. Do godz. 0.04 27 grudnia *Ashigara* wystrzelił sto pięćdziesiąt osiem pocisków odłamkowo-burzących i sześćdziesiąt osiem oświetlających. W czasie drogi powrotnej zespół został wypatrzony przez okręty podwodne *Guitarro* (SS-363) i *Gurnard* (SS-254), ale z uwagi na dużą

prędkość japońskich okrętów (25 węzłów) nie zdołały zająć odpowiedniej pozycji do ataku. Następnego dnia o godz. 06.35 zespół przybył do Zatoki Camranh. 29 grudnia *Ashigara* wyruszył do Singapuru, gdzie dotarł 1 stycznia 1945 r.

ZATOPIENIE HAGURO

Po przybyciu do Lingga Roads *Ashigara* obie jednostki utworzyły ponownie 5 Sentai pod dowództwem wiceadm. Hashimoto Shintaro jednocześnie pozostając w gotowości do wyjścia w morze. Dodatkowo znajdowały się w pobliżu rafinerii, tak że nie zachodziło niebezpieczeństwo unieruchomienia jednostek z powodu niedoborów paliwa. W okresie od lutego do maja 1945 r. krążowniki wykonywały krótkie rejsy z zaopatrzeniem i żołnierzami do portów dzisiejszej Indonezji i zachodniej części Zatoki Bengalskiej.

9 maja 1945 r. *Haguro* w eskorcie niszczyciela *Kamikaze* opuścił Singapur z zadaniem dostarczenia zaopatrzenia i częściowej ewakuacji japońskiego garnizonu na Wyspach Andamańskich. W Cieśninie Malakka obie jednostki zostały kolejno dostrzeżone przez brytyjskie okręty podwodne *Statesman* i *Subtle*, które przekazały odpowiednie ostrzeżenia radiowe. Z drugiej strony jeden z japońskich samolotów dostrzegł brytyjskie okręty w rejonie Cieśniny Malakka i na radiowy rozkaz jednostki zawróciły do Singapuru, który osiągnęły 11 maja. Trzy dni później okręty ponownie wyruszyły z Singapuru z zadaniem dostarczenia zaopatrzenia dla odciętego garnizonu.

W tym czasie na południe od Kanału Nikrobar-Sumatra znajdował się brytyjski zespół Task Force 61 w składzie: dwa pancerniki *Queen Elizabeth* i *Richelieu*, cztery lotniskowce eskortowe *Hunter*, *Khedive*, *Shah* i *Emperor*, trzy krążowniki: ciężki *Cumberland*, lekki *Tromp* (holenderski), przeciwlotniczy *Royalist* w eskorcie niszczycieli *Saumarez*, *Venus*, *Verulam*, *Vigilant*, *Virago*, *Tartar*, *Eskimo*, *Nubian* i *Paladin*. Krótko po północy już 15 maja otrzymano meldunek z samolotu rozpoznawczego B-24 „Liberator” należącego do RAF-u o dostrzeżeniu nieprzyjacielskich jednostek przy północnym krańcu Cieśniny Malakka w pobliżu Diamont Point. O godz. 02.17 na rozkaz dowódcy zespołu wiceadm. Walkera odnalezienia i zatopienia dostrzeżonych jednostek został przesłany kmr M. L. Powerowi dowódcy 26 Flotyli Niszczycieli w składzie: *Saumarez* (okręt flagowy flotyli), *Verulam*, *Vigilant*, *Venus* i *Virago*. Na wszyst-

Myōkō po atakach lotnictwa amerykańskiego na początku 1945 roku. Uwagę zwraca odłamana w dniu 17 grudnia 1944 roku rufa okrętu w następstwie trafienia torpedą.

Fot. U.S. Air Force



kich jednostkach zbiorniki z paliwem były prawie puste i do dnia 15 maja nie zdążono z ich całkowitym napełnieniem. Stanowiło to poważne utrudnienie w razie ewentualnego pościgu, ale pozostałe niszczyciele miały jeszcze mniejsze ilości paliwa w swych zbiornikach.

O godz. 11.50 jeden z patrolujących „Avengerów” przesłał meldunek, że dostrzegł japoński krążownik w towarzystwie niszczyciela płynące w odległości 100 Mm na północny-zachód od Diamond Point kursem 140 0 z prędkością 20 węzłów. W ciągu dnia rozpoznawcze „Avengery” na przemian śledziły japońskie okręty w pobliżu północnych brzegów Sumatry przesyłając meldunki radiowe o ich pozycji. Meldunki były jednocześnie przechwytywane przez radiostacje zainstalowane na niszczycielach i wspólnie pozwalały na zastawienie pułapki. O godz. 13.35 z lotniskowca *Emperor* wystartowały trzy uderzeniowe „Avengery” uzbrojone w dwanaście 227 kg bomb przeciwpancernych. Na odprawie przed lotem piloci otrzymali zadanie zmniejszenia prędkości japońskiego zespołu. Po nieco nerwowym locie odnaleziono cel i o godz. 15.41 przystąpiły do ataku. Pomimo silnej obrony przeciwlotniczej piloci po powrocie na lotniskowiec zameldowali o jednym trafieniu w dziobową nadbudówkę ciężkiego krążownika. Powojenne zeznania uratowanych japońskich oficerów potwierdziły jedną bliską eksplozję bomby w wodzie na wysokości dziobowej nadbudówki. Po powrocie na macierzysty lotniskowiec zawieszono wysyłanie kolejnej fali samolotów z powodu szybko zapadających ciemności.

O godz. 22.45 z ostatniego w szyku niszczyciela *Venus* napłynął meldunek o kontakcie radarowym z niewiarygodnej jak na tamte czasy odległości 34 Mm na kursie 45°. Początkowo dowódca okrętu kmdr por. Graham de Chair niedowierzał danym radarowym uzyskanym przez marynarza H. F. Poolego jednak utrzymywano kontakt przez następne trzydzieści minut, a gdy odległość spadła do 23 Mm zidentyfikowano obiekt jako *Haguro* płynący kursem 135° z prędkością 25 węzłów. W tym czasie flotylla płynęła kursem północnym z prędkością 20 węzłów, a cel znajdował się na prawo od dziobu w namiarze 40°. Pomimo tak szczegółowych danych kmdr Power nadal był sceptyczny i ponownie przesłał na *Venus* polecenie jego potwierdzenia podejrzewając, że śledzony obiekt jest chmurą. Po uzyskaniu potwierdzenia

przekazano rozkaz utrzymania kontaktu. O godz. 23.47 odległość spadła do 19 Mm i trzy minuty po północy flagowy *Saumarez* w namiarze 10° i odległości 14 Mm również złapał kontakt na własnym radarze. Natychmiast flotylla zmieniła kurs na 170° i kilka minut później ponownie skorygowano kurs na południowy zmniejszając prędkość do 12 węzłów. Pozwalano japończykom stopniowo wejść głębiej w zastawioną pułapkę, odcinając drogę powrotną do Singapuru oraz wypracować odpowiednią pozycję do ataku własnym niszczycielom. Pomimo tego, że krążownik posiadał na swym pokładzie pracujący radar wczesnego ostrzegania nawodnego nadal utrzymywał prędkość 25 węzłów i kurs północny wchodząc coraz głębiej w zastawioną sieć nie zdając sobie z tego sprawy. O godz. 00.39 przez krótkofalówkę kmdr Power przekazał rozkaz: „*Zamierzam o godz. 01.00 wystrzelić torpedy. Musicie synchronizować swoje ataki. Ustawić torpedy na 3 m.*” Natychmiast niszczyciele wykonały zwrot na północ i zwiększyły prędkość do 20 węzłów. W tym momencie *Saumarez* znajdował się w odległości 6 Mm przed dziobem krążownika zmniejszając odległość z sumaryczną prędkością 40 węzłów.

Niespodziewanie dla dowódców niszczycieli o godz. 00.54 *Haguro* raptownie zmienił kurs na północno-zachodni i zwiększył prędkość do 30 węzłów. Przyczyną nagłego zwrotu była informacja o zlokalizowaniu jednego lub więcej nieprzyjacielskich niszczycieli przed dziobem okrętu. Manewry krążownika pokrzyżowały plan ataku przez flagowy niszczyciel na prawoburtową część dziobową i skoncentrowania się na części rufowej. Równocześnie *Saumarez* dążąc do zajęcia odpowiedniej pozycji zwiększył prędkość do 30 węzłów. O godz. 01.05 cel ponownie zmienił kurs na północny mając teraz *Saumareza* z lewej burty od dziobu w odległości 3 Mm. W tym samym momencie dostrzeżono na ekranie radaru w odległości 9 Mm japoński niszczyciel, który po wykonaniu wymiatania w kierunku wschodnim zajął pozycję w prawoburtowej dziobowej ćwiartce *Haguro*. Nowy kurs krążownika prowadził na spotkanie z *Venus* i następnie o godz. 01.07 ponownie zmienił kurs na południowo-wschodni wiodący do Singapuru.

W międzyczasie *Kamikaze* znalazł się w odległości 1850 m od brytyjskiego niszczyciela, który prowadząc ogień z dział kal. 120 mm i działek kal. 40 mm do ja-

pońskiego okrętu został zmuszony do wykonania gwałtownego zwrotu dla uniknięcia kolizji. Wszystkie wykonane przez *Saumareza* manewry ostatecznie wyprowadziły niszczyciel na pozycję w lewoburtowej ćwiartce dziobowej krążownika. O godz. 01.10 równocześnie z wykonaniem zwrotu na lewą burtę do walki włączyły się z odległości 4630 m *Haguro* strzelając z czterech dział kal. 203 mm zainstalowanych w wieżach 1 i 3 (nr 2 była została zniszczona 25 października 1944 r. amerykańską bombą i nie została naprawiona) i dział kal. 127 mm wykorzystując także pociski oświetlające. Pomimo skoncentrowania ognia na jednym dobrze widocznym celu japońscy artylerzyści nie osiągnęli początkowo żadnych trafień, a fontanny wody zalewały brytyjskich marynarzy znajdujących się na otwartych stanowiskach. Jednak nowy kurs pozwolił na niepostrzeżone zbliżenie się i zajęcie odpowiedniej pozycji niszczycielowi *Verulam*. Po trzech minutach od otwarcia ognia pierwszy pocisk kal. 127 mm trafił w *Saumareza*. Ugodził on w prawoburtowy kocioł przecinając jednocześnie główny rurociąg parowy powodując spadek prędkości do niecałych 24 węzłów. Wymiana ognia trwała około dwóch minut, kiedy obie jednostki mijały się przeciwnymi kursami. Ostatnimi salwami krążownik trafił 203 mm pociskiem w komin niszczyciela niszcząc jego górną część na długości 9,2 m. Natychmiast rozległ się huk uchodzącej pary i fontanny iskier z resztek komina. Chwilę później kolejny pocisk kal. 203 mm trafił w górną część dziobowej nadbudówki i rykoszetując zniszczył antenę radiostacji. W tym samym czasie (godz. 01.13) obsługi wyrzutni torped otrzymały rozkaz wystrzelenia wszystkich ośmiu torped Mk IX (masa głowicy bojowej 340 kg) do odległego o 2 280 m celu. W czasie tego gwałtownego starcia zginęło dwóch członków załogi, a trzech zostało rannych, a *Haguro* wystrzelił około sześćdziesięciu pocisków kal. 203 mm i kilkadziesiąt kal. 127 mm.

Podczas gdy okręt flagowy flotylli odpływał z miejsca walki pozostałe niszczyciele szykowały się do przeprowadzenia ataku. Jako pierwszy o godz. 01.14 z odległości 1800 m zaatakował niezauważony *Verulam* salwą ośmiu torped meldując jedno trafienie w dziób. Po stronie japońskiej kilka minut po rozpoczęciu walki niszczyciel *Kamikaze* otrzymał rozkaz skierowania się do Penangu. O godz. 01.15 brytyjscy obserwatorzy dostrzegli

trzy eksplozje — nieprzyjaciel został trafiony. Uszkodzony japoński krążownik bronił się jeszcze wykorzystując jedną półwieżę dział kal. 127 mm i działka przeciwlotnicze kal. 25 mm. Następnym atakującym był *Venus*, który wystrzelił sześć torped z odległości 2300 m meldując trafienie pojedynczą torpedą w prawą burtę na dziobie. Dwie minuty później zaatakował siedmioma torpedami *Virago* trafiając *Haguro* dwiema z nich. Ich eksplozje spowodowały zastopowanie krążownika. O godz. 01.51 pozycję do strzału torpedowego zajął *Viligant* i pomimo uszkodzenia radaru wczesnego ostrzegania nawodnego z odległości 1700 m uzyskał jedno trafienie. „Coup de grâce” zadał o godz. 02.02 ostatnimi dwoma torpedami *Venus*, który z odległości 1100 m uzyskał dwa trafienia.

Ostatecznie *Haguro* zatonął o godz. 02.09 (czas zniknięcia impulsu z ekranów radarów) trafiony dziewięcioma torpedami i wieloma pociskami artyleryjskimi wystrzelonymi przez okręty 26 Floty. Tyle jeśli chodzi o raport sporządzony po akcji przez kmdr Powera. Natomiast według uratowanych członków załogi krążownika w jednostkę trafiły tylko trzy torpedy. Pierwsze dwie eksplodowały na wysokości wież 1 i 3 powodując zmniejszenie prędkości oraz 30° przechył na lewą burtę. Ostatnia (prawdopodobnie z *Virago*) trafiła w lewą burtę na wysokości maszynowni. Spowodowała ona stopniowe zwiększanie się przechyłu na lewą burtę. Według danych japońskich o godz. 02.32 *Haguro* pogrążył się dziobem w wodzie na pozycji 5° 00' N i 99° 30' E (około 27 Mm na południowy zachód od Penangu). Popołudniu tego samego dnia na miejsce walki przybył niszczyciel *Kamikaze*, który podniósł z wody trzystu dwudziestu rozbitków. Razem z krążownikiem zginęło około ośmiuset osiemdziesięciu ludzi razem z dowódcą okrętu kmdr Sugirua Kaju i dowódcą 5 Sentai (5 Dywizjonu Krążowników) wiceadm. Hashimoto Shintaro. 20 czerwca 1945 r. *Haguro* został skreślony z listy jednostek floty.

ZATOPNIENIE ASHIGARY

Krążownik w eskorcie niszczyciela *Kamikaze* wyruszył 4 czerwca z Singapuru z zadaniem dotarcia do Batawii przez Cieśninę Bangka. Po jednodniowym spokojnym rejsie jednostki przybyły na miejsce przeznaczenia. W bazie na pokład krążownika zaokrętowano 1600 żołnierzy oraz 480 t zaopatrzenia i mate-

riałów wojennych, które miano przetransportować do Singapuru. O godz. 10.00 7 czerwca okręty opuściły bazę. Znajdujący się na pozycji wyczekiwania przed portem amerykański okręt podwodny *Blueback* (SS-326) i *Chub* (SS-329) nie zdołały zająć odpowiedniej pozycji do ataku torpedowego, ale przekazały informację o spotkaniu i kursie japońskiego krążownika. O godz. 04.00 8 czerwca radiostacja na brytyjskim okręcie podwodnym *Trenchant* (dow. kmdr A. R. Hezlet) przechwyciła wiadomość z amerykańskiego okrętu podwodnego. Dwadzieścia minut później z kierunku południowego dostrzeżono pływący przodem japoński niszczyciel, który minął brytyjską jednostkę w odległości 500 m. Dopiero w miarę oddalania się obu jednostek na *Kamikaze* dostrzeżono okręt podwodny i natychmiast otwarto ogień z działa kal. 120 mm. W odpowiedzi *Trenchant* wystrzelił niecelną torpedą z rufowej wyrzutni. Po tym krótkim starciu obie jednostki straciły siebie z oczu.

Patrolujący bardziej na północ w rejonie pół minowych kolejny brytyjski okręt podwodny *Stygian* (dow. por. G. S. C. Clarabut) dostrzegł japoński niszczyciel o godz. 09.55 i nie widząc żadnego innego celu w pobliżu o godz. 10.50 wystrzelił dwie torpedy z odległości 730 m. Obie okazały się niecelne, a kontratakujący niszczyciel zrzucił dwadzieścia siedem bomb głębinowych, które spowodowały niewielkie uszkodzenia.

O godz. 11.48 oficer wachtowy na *Trenchant* dostrzegł z odległości 6 Mm w kierunku południowym krążownik typu *Nachi* pływający z prędkością 20 węzłów w kierunku północnym. O godz. 12.09 kmdr Hezlet zajął odpowiednią pozycję i z odległości 3660 m (lub 4200 m) odpalił pełną salwę ośmiu torped z dziobowych wyrzutni.

Na krążowniku w już z dużej odległości dostrzeżono sześć nadpływających torped, ale w płytkiej kamienistej i silnie zaminowanej cieśninie zdołano tylko nieznacznie zmienić kurs usuwając się z drogi dwóm podwodnym pociskom, ale cztery torpedy uderzyły w prawą burtę. Ich eksplozje spowodowały oderwanie się części dziobowej i wzniciły pożar na pokładzie. Z pokładu ciężko uszkodzonego krążownika otwarto niecelny ogień celując w peryskop usiłując zniechęcić dowódcę okrętu podwodnego z wykonania kolejnego ataku. Widząc niezwykle widok w szklach swego peryskopu dowód-

ca okrętu podwodnego wykonał zwrot i odpalił dwie torpedy z wyrzutni rufowych. Jedna z nich trafiła w krążownik i ostatecznie przypieczętowała jego los. Pomimo wysiłków załogi podejmującej próby kontrbalastowania i prób osadzenia jednostki na brzegu o godz. 12.39 *Ashigara* powoli pogrążył się w morzu na pozycji 01° 59' S i 104° 56' E. Wezwany drogą radiową *Kamikaze* podjął z wody 853 marynarzy i około 400 żołnierzy, których wysadzono następnego dnia w Singapurze. 20 czerwca 1945 r. krążownik został skreślony z listy jednostek floty.

PO WOJNIE

21 września 1945 r. zdemobilizowany *Myōkō* został przejęty w bazie Seletar przez Royal Navy. Po usunięciu reszty japońskiej załogi pozostał na miejscu w charakterze okrętu łączności i jednostki pomocniczej dla małych jednostek obsługujących okręty w bazie. Wiosną 1946 r. Admiralicia podjęła decyzję o zatopieniu krążownika w Cieśninie Malakka w rejonie Port Swettenham.

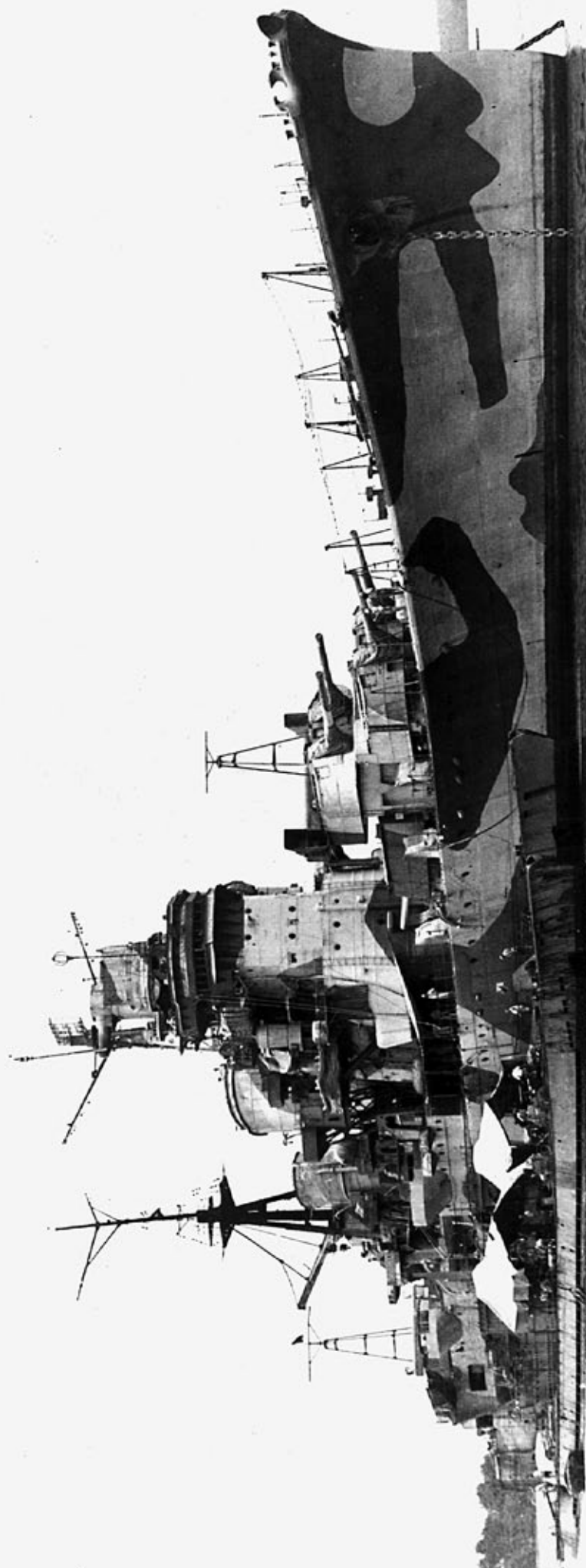
2 lipca 1946 r. *Myōkō* został wyholowany z bazy Seletar przez japońskie holowniki i po odpaleniu ładunków wybuchowych umieszczonych w podwójnym dnie kadłuba o godz. 03.10 8 lipca 1946 r. krążownik zatonął na pozycji 03° 05' 06" N i 100° 40' 06" E. 10 sierpnia 1946 r. *Myōkō* został skreślony z listy jednostek floty.

Jest w tym wszystkim pewna ironia losu. Zatopiony w jego pobliżu 29 października 1946 r. *Takao* rozpoczęło budować na tej samej pochylni stocznia Yokosuka, którą kilka dni wcześniej opuścił kadłub *Myōkō*. Do dnia dzisiejszego obie jednostki spoczywają obok siebie daleko od kraju, którego banderę nosiły w czasie swej długiej i aktywnej służby na wodach Dalekiego Wschodu.

KAMUFLAŻ

W początkowym okresie służby jednostki były w całości pomalowane na jednolite ciemnoszare kolor, następnie szary. Dopiero w 1943 r. *Nachi* i *Ashigara* otrzymały jako pierwsze malowanie maskujące. Polegało ono na pomalowaniu rufowego komina białą farbą. W 1945 r. pozostający w bazie Seletar *Myōkō* jako pływająca bateria przeciwlotnicza otrzymał trójkolorowe malowanie. Górna część nadbudówki i dziobowego masztu zostały pomalowane na białą, a reszta okrętu została pokryta pasami w kolorach szarym i ciemnoszarym.

Myślak w bazie Seletar, wrzesień-październik 1945 r. Przy burcie krążownika załadowane okręty podwodne I 501 (eks-niemiecki U 181) oraz I 502 (eks-U 862).
Fot. zbiory Lars Ahlberg



DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

	<i>Myōkō</i>	<i>Nachi</i>	<i>Ashigara</i>	<i>Haguro</i>
Rozpoczęcie budowy:	25 października 1924 r.	26 listopada 1924 r.	16 marca 1925 r.	11 kwietnia 1926 r.
Wodowanie:	16 kwietnia 1927 r.	15 czerwca 1927 r.	22 kwietnia 1928 r.	24 marca 1928 r.
Ukończony:	31 lipca 1929 r.	26 listopada 1928 r.	20 sierpnia 1929 r.	25 sierpnia 1929 r.
Stocznia:	Yokosuka Kaigun Kōshō	Kure Kaigun Kōshō	Kawasaki Dockyard Company Kōbe Works	Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Company Nagasaki Works

Wyporność:	10 545 t std /14 663 t ppw (dane dla <i>Nachi</i>)
Wymiary:	203,73 (192,02 pp; 201,76 K LW) x 17,88 x 6,23 m std.
Uzbrojenie	10 x 200 mm L/50 (5 x II), 6 x 120 mm L/45 (6 x I) plot, 2 x 7,7 mm plot, 12 wyrzutni torpedowych kal. 610 mm (4 x III), 1 katapulta, 1 wodnosamolot *
Pancerz:	
pb:	102 mm
pp:	35 mm
part:	25 mm
std:	-
Napęd:	4 zespoły turbin parowych Kanpon z przekładniami redukcyjnymi, 12 kotłów wodnorurkowych, trójwalczkowych Kanpon.
Moc maszyn:	130 000 KM
Prędkość:	35,13-35,79 węzła
Zasięg:	7000 Mm /14 węzłach *
Zapas paliwa:	2470 t *
Załoga:	704 ludzi *
Koszt budowy:	21 900 000 yen

* Wszystkie zmiany zostały ujęte w tekście głównym.

BIBLIOGRAFIA

Conway's *all the World's Fighting Ships 1905-1921*, Londyn 1999.

Conway's *all the World's Fighting Ships 1922-1946*, Londyn 1992.

Anon, *Japanese aircraft carriers and destroyers*, Londyn 1964.

Apalkow W., *Wojennyje korabli japońskow flota. Krejsera X 18-VIII 45*, Sankt-Petersburg 1999.

Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001.

Borkowski M., *Midway 1942*, Warszawa 1992.

Breyer S., *Die Washington-Kreuzer als Schlachtschiff-Ersatz*, cz. 2 Marine-Arsenal nr 23. Podzun-Pallas 1993.

Bukała G., *Dwie niebezpieczne japońskie góry*, „Okrety Wojenne” 4/1993.

Calnan D., *The SAUMAREZ and the Haguro*, „USNIP” 10/1968.

Celarek A., *Bitwa o Zatokę Leyte*, Gdynia 1960.

Dyskant J., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.

Ewing S., *American cruisers of World War II*, Missoula 1984.

Favorite M., *Japanese Radar Equipment in World War II*, za-czerpnięte z sieci komputerowej Internet.

Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1-2 Poznań 1986-1989.

Flisowski Z., *Leyte 1944*, Warszawa 1994.

Flisowski Z., *Bitwy w mroku*, Gdynia 1965.

Fock H., *Zum Kreuzerbau zwischen den Weltkriegen*, cz. 1 *Die Schweren Kreuzer*, „Marine-Rundschau” 7/1981.

Fuchida M., Okumiya M., *Midway*, Gdańsk 1996.

Gilbert N. J., *British Submarine Operations in World War II*, „USNIP” 3/1963.

Gill H., *Royal Australian Navy 1939-1941*, t. 1-2., Canberra 1957-1968.

Hrabek I., Hrabek J., *Krvavé oceány*, t. 2 Praga 1994.

Horan H. E., *Sinking the «Haguro»*, „USNIP” 1/1960.

Januszewski T., Zalewski K., *Japońskie samoloty marynarki 1912-1945*, cz. 1-2, Warszawa 2000-2001.

Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, Londyn 1999.

Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986.

Komorowski A., *Broń torpedowa*, Warszawa 1995.

Kosiarz E., *Wojna na morzach i oceanach 1939-1945*, Gdańsk 1988.

Kosiarz E., *Działania flot w drugiej wojnie światowej*, Gdańsk 1989.

Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej*, cz. 1-9. *Daleki Wschód*, Warszawa 1990-2001.

Lengerer H., *AKAGI & KAGA*, cz. 1-3 Warship nr 22-24.

Lecroix E., *The Development of the «A class» cruisers in the Imperial Japanese Navy*, cz. 1-3 i 5-6, „Warship International” 4/1977, 1/1979, 4/1979, 4/1981 i 3/1984.

Lecroix E., Linton II W., *Japanese Cruisers of the Pacific War*, Annapolis 1997.

Pajdosz W., Zalewski K., *Amerykańskie lotnictwo pokładowe 1941-1942*, Warszawa 1996.

Pejcoch I., Novák Z., Hájek T., *Válečné. Druhv svetová válka*, t. 4, Praga 1993.

Perepeczko A., *Atak na Mariany*, Gdańsk 1965.

Preston A., *Jane's Fighting Ships of World War II*, Londyn 1990.

Richardson D., *Boeing B-17 Flying Fortress*, Warszawa 1993.

Roskill S., *The Navy at War 1939-1945*, Londyn 1998.

Shores Ch., Cull B., Izawa Y., *Krwawa jątka. Od początku walk do upadku Singapuru*, Warszawa 1997.

Skwiot M., *SHOKAKU & ZUIKAKU*, Gdańsk 1994.

Skwiot M., *Nagato i MUTSU*, Gdynia 1996.

Skwiot M., Jarski A., *AKAGI*, Gdańsk 1994.

Skulski J., *Superpancernik Yamato*, Kraków 1994.

Supiński W., *Tajemnice okrętów japońskich*, cz. 1, „Morze” VIII/1965.

Whitley M., *Cruisers of World War Two. An International Encyclopedia*, Londyn 1995.