

# Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 9(3) (2019)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.9.3.5

Jarosław Jastrzębski

ORCID 0000-0003-4722-547X

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

## Źródła japońskiej koncepcji pancerników lotniczych

### Wprowadzenie

Japońska Marynarka Wojenna (jap. *Nippon Kaigun*) w całym okresie swego funkcjonowania musiała liczyć się z koniecznością prowadzenia działań wojennych przeciw znacznie silniejszemu przeciwnikowi. Początkowo były to Chiny, później Rosja, a w końcu Stany Zjednoczone Ameryki<sup>1</sup>. Nie może zatem dziwić, że Ministerstwo Marynarki Wojennej i Sztab Generalny Marynarki Wojennej Kraju Kwitnącej Wiśni stale głowiły się, jak zniwelować ekonomiczną i demograficzną przewagę swych kolejnych głównych przeciwników. W efekcie w cesarskiej flocie pojawiało się niezwykle wiele nowatorskich, lecz niejednokrotnie ekstrawaganckich czy wręcz dziwacznych pomysłów. Ich celem było albo stworzenie nowych, dotąd nieznanych środków walki, albo uzyskanie przewagi jakościowej w określonym segmencie wojskowości, który rokowałby zniwelowanie ilościowej przewagi przeciwnika. Wiele, a zapewne nawet większość z nich nigdy nie wyszło poza stadium projektowe, lecz całkiem liczna grupa doczekała się realizacji. Spośród tych ostatnich znów większość okazała się nietrafiona lub uzyskane efekty zawodziły wygórowane oczekiwania. Aczkolwiek były też i koncepcje jak najbardziej udane, które przyniosły cesarskiej flocie znaczące sukcesy, można tu wskazać choćby słynne *Długie Lance* – doskonałe torpedy kalibru 610 mm<sup>2</sup> czy lotnictwo torpedowe dalekiego zasięgu – samoloty G3M i G4M<sup>3</sup>, ale było ich więcej, choć większość nie odegrała aż tak widowiskowej i pamiętnej roli, jak wspomniane przykłady.

---

1 J. Jastrzębski, *Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, „Okrety Wojenne” 2011, nr spec. 37 *Z dziejów floty japońskiej*, t. 1, s. 2–14.

2 T. Borówka, *Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty*, „Okrety Wojenne” 2013, nr spec. 43 *Z dziejów japońskiej floty*, t. 2, s. 37–47.

3 Ch. Chant, *Samoloty II wojny światowej*, Warszawa 2009, s. 237–240; J. Jastrzębski, *Kuantan 10 XII 1941. Anatomia brytyjskiej klęski*, Zabrze 2014, s. 46–53; J. Jastrzębski, *Bitwa pod Kuantanem 10 grudnia 1941 roku*, „Okrety Wojenne” 2013, nr spec. 43 *Z dziejów floty japońskiej*, t. 2, s. 48–61.

Jednym z efektów poszukiwań środków walki, które potencjalnie pozwoliłyby przełamać przewagę wroga na morzu były pancerniki lotnicze *Ise* i *Hyūga*. Jednostki te miały unikatowy charakter, żadna inna flota świata ani wcześniej, ani potem, nie posiadała w swym składzie tego rodzaju okrętów. Można powiedzieć więcej, nikt inny poza Japończykami nawet nie rozważał podobnej koncepcji. Owa para pancerników lotniczych do dziś dnia pozostaje zatem ewenementem na skalę światową. Nie zostały też stworzone od stępki, lecz były efektem rozległej przebudowy klasycznych pancerników liniowych, którym, kosztem redukcji walorów ciężkiego okrętu artyleryjskiego, dodano cechy okrętu lotniczego. Powstały w ten sposób efekt trudno jednak uznać za udany, nie może zatem dziwić, że nie doczekał się naśladowców ani w samej Japonii, ani nigdzie indziej. Ale zacznijmy od początku.

### Pancerniki typu *Ise*

Pancerniki typu *Ise* budowano w latach 1915–1918. Składały się nań dwa okręty: *Ise* i *Hyūga*. Były one rozwinięciem poprzedzających je okrętów liniowych typu *Fusō*, na który również składały się dwie jednostki (*Fusō* i *Yamashiro*)<sup>4</sup>. Zresztą pierwotnie zakładano, że ten ostatni będzie dwukrotnie liczniejszy. Wszakże błyskawiczny postęp technologiczny, wspomagany doświadczeniami I wojny światowej sprawił, iż Japońska Marynarka Wojenna zrezygnowała z kontynuacji tego projektu na rzecz nowej koncepcji. I na nią też przeniesiono nazwy pancerników pierwotnie zarezerwowane dla kolejnej pary typu *Fusō*.

Nowy model pancerników liniowych określany jest jako *Ise*, gdyż to właśnie ten okręt wszedł do służby pierwszy, lecz gwoli ścisłości należy nadmienić, że to *Hyūga* został rozpoczęty nieco wcześniej. Stępkę pod *Ise* położono 10 maja 1915 roku, zwodowano go 12 listopada 1916 roku, a wprowadzono do służby 15 grudnia 1917 roku. Stępkę pod *Hyūga* położono już 6 maja 1915 roku, jednak zwodowano go dopiero 27 stycznia 1917 roku, a wprowadzono do służby 30 kwietnia 1918 roku. *Ise* był odpowiednio piątym, a jego bliźniak szóstym japońskim pancernikiem liniowym<sup>5</sup>. Ten rodzaj pancernika wyróżniał się jednorodną artylerią głównego kalibru, na którą składało się co najmniej 8 dział powyżej 200 mm (w rzeczywistości od 8–13 dział kalibru między 279 a 460 mm, a uwzględniając także jednostki nieukończone i projektowane to nawet 8–15 dział kalibru od 279 do 510 mm) zgrupowanych w wieżach, z opancerzeniem przynajmniej teoretycznie osłaniającym najbardziej newralgiczne części okrętu przed pociskami kalibru odpowiadającym własnemu uzbrojeniu głównemu. Był on ogromnym postępem względem pancerników eskadrowych, których artyleria główna przeważnie składała się z dwóch kalibrów powyżej 200 mm, a jeśli nawet był on jeden, to liczba dział nie przekraczała 4 lub miały one różną długość luf. Powstały w ten sposób

---

4 T. Klimczyk, *Historia pancernika*, Warszawa 1994, s. 102–103; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 10 (106), s. 3043.

5 C. Szoszkiewicz, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Warszawa 1993, s. 122–130; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise...*, s. 3043.

nie tylko okręty potężniej uzbrojone, lecz i łatwiej było prowadzić im walkę artyleryjską ze względu na identyczne parametry balistyczne wystrzeliwanych pocisków, co w czasach dominacji obserwacji wzrokowej, wspomaganą jedynie dalmierzami artyleryjskimi, miało ogromne znaczenie, przyczyniając się do wzrostu celności strzałów na większych odległościach.

W momencie wejścia do służby charakterystyka bojowa pancerników typu *Ise* była następująca: wyporność standardowa wynosiła 32 100 ton, długość całkowita kadłuba sięgała 208 metrów, a szerokość prawie 29 metrów. Na uzbrojenie główne składało się 12 dział kalibru 356 mm, zgrupowanych w sześciu dwulufowych wieżach, rozmieszczonych w osi kadłuba. Na artylerię średnią składało się 20 dział kalibru 140 mm, a artyleria lekka liczyła 12 dział kalibru 76 mm. Uzbrojenie to uzupełniało sześć pojedynczych wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm. Prędkość maksymalna pancerników wynosiła 24 węzły, a zasięg maksymalny oscylował wokół 9 700 mil morskich, przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów<sup>6</sup>.

### Międzywojenna modernizacja

W okresie międzywojennym oba interesujące nas tu pancerniki przeszły poważną modernizację. Pierwszego skierowano do przebudowy *Hyūga* w 1934 roku, a zakończyła się ona w 1936 roku. Natomiast *Ise* poszedł do stoczni remontowej w 1935 roku, a pracę przy jego kadłubie ukończono w 1937 roku<sup>7</sup>. Już sama długość pobytu obu jednostek w stoczni wskazuje na rozległość zmian w ich konstrukcji i możliwościach bojowych. W wyniku modernizacji układu napędowego i pomimo znacznego wzrostu wyporności standardowej do prawie 36 600 ton, podniesiono maksymalną prędkość pancerników do grubo ponad 25 węzłów, co jak na owe czasy było jedną z najwyższych wartości na świecie w klasie pancerników liniowych. Jedynie włoska *Regia Marina* (pol. Królewska Marynarka Wojenna) w takcie przebudowy swych starych pancerników (*Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, *Caio Duilio*, *Andrea Doria*) zdołała jeszcze bardziej poprawić ich osiągi w tym zakresie, oscylujące przy przeciążeniu maszyn nawet wokół 28 węzłów<sup>8</sup>. Natomiast żaden amerykański, brytyjski czy francuski okręt tego rodzaju nie był od nich szybszy. Co o tyle mogło mieć znaczenie, że te trzy mocarstwa były rywalami Japonii na Dalekim Wschodzie i w Oceanii, czego o Włoszech powiedzieć się nie da.

Wśród okrętów liniowych jedynie trzy krążowniki liniowe brytyjskiej *Royal Navy* (pol. Królewska Marynarka Wojenna), mianowicie *Hood*<sup>9</sup>, *Renown* i *Repulse*<sup>10</sup>,

6 M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 1, Lublin 2007, s. 81–92; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise...*, s. 3043.

7 M. Skwiot, *Pancerniki II wojny światowej*, Lublin 2009, s. 81, 87–88; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise...*, s. 3546.

8 J. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983, s. 545, 582–583.

9 M. Chodnicki, *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”, cz. 1, „Okręty” 2013, nr 7–8 (27), s. 4255; M. Chodnicki, *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”, cz. 2, „Okręty” 2013, nr 9 (28), s. 3242; M. Chodnicki, *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”, cz. 3, „Okręty” 2013, nr 10 (29), s. 3849.***

10 A. Perepeczko, *Brytyjskie krążowniki liniowe Renown i Repulse*, Warszawa 2004; S. Damiński, *HMS „Repulse”, „Militaria XX Wieku” 2008, nr spec. 3 (7), s. 26–38; M. Gajzler, *Krążowniki**

oraz dwa francuskiej *Marine Nationale* (pol. Narodowa Marynarka Wojenna), mianowicie *Dunkerque* i *Strasbourg*, mogły poszczycić się większą prędkością<sup>11</sup>. Ale w rzeczywistości stanowiły one zupełnie inną klasę okrętów, czego zresztą wyraźnie dowiodły doświadczenia zarówno I wojny światowej, jaki II wojny światowej. Nie było też posunięciem rozsądnym narażanie ich na starcie z klasycznymi pancernikami, o czym wyraźnie zaświadcza losy brytyjskiego *Hooda* w 1941 roku czy niemieckiego *Scharnhorsta* w 1943 roku. Nawiasem mówiąc sama Japonia dysponowała w okresie II wojny światowej największą flotą krążowników liniowych, na którą składały się aż cztery okręty typu *Kongō*: *Haruna*, *Hiei*, *Kirishima* i *Kongō*. I dwa z nich, *Hiei* i *Kirishima*, równie boleśnie przekonały się o swoich poważnych ograniczeniach w zakresie opancerzenia kadłuba w toku zmagania wokół wyspy Guadalcanal<sup>12</sup>.

W związku z dodaniem bąbli przeciwtorpedowych, szerokości kadłuba *Ise* i *Hyūga* po przebudowie wzrosła do prawie 34 metrów. Także ich długość całkowita została powiększona do 216 metrów, co pozostawało w związku z walką projektantów o jak najwyższą prędkość w konfrontacji ze wspomnianym wzrostem szerokości jednostek. Zmniejszono też liczbę dział kalibru 140 mm do 16, aby w zamian umieścić na pokładzie uzbrojenie przeciwlotnicze w postaci 8 armat uniwersalnych kalibru 127 mm oraz sporej liczby małokalibrowych działek i karabinów maszynowych. Pozbyto się też mało już przydatnych lekkich armat morskich kalibru 76 mm i wyrzutni torpedowych. Okręty jeszcze przed wielką modernizacją otrzymały wyposażenie lotnicze. Ostatecznie składała się nań pojedyncza katapulta i 3 wodnosamoloty<sup>13</sup>. I w takiej konfiguracji pancerniki typu *Ise* weszły do wojny na Pacyfiku, która wybuchła 7 grudnia 1941 roku.

## Wojna na Pacyfiku

Jak się miało okazać, w latach 1941–1943 oba interesujące nas okręty były mało intensywnie wykorzystywane, podobnie jak reszta cesarskich pancerników. To nie była już ich wojna, choć wciąż dumnie zaliczano je do trzonu floty. W działaniach lotniskowych zespołów uderzeniowych wykorzystywano jedynie czwórkę krążowników liniowych typu *Kongō*, a to ze względu na ogromną prędkość maksymalną, sięgającą po międzywojennych modernizacjach 30 węzłów. Także w nocnych działaniach wokół Guadalcanalu chętnie z nich korzystano, właśnie ze względu na niezwykle wysoką mobilność. Natomiast osiem rasowych pancerników liniowych głównie zapychało bazy, wliczając w to nawet najnowsze superpancerniki *Yamto*

---

*liniowe Renown i Repulse*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 6 (124), s. 3041; M. Gajzler, *Krążowniki liniowe Renown i Repulse*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 7-8 (125), s. 4860; M. Gajzler, *Krążowniki liniowe Renown i Repulse*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 9 (126), s. 4456.

11 C. Szoszkiewicz, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, s. 75–81, t. 2, s. 40–57.

12 S. Morison, *Guadalcanal*, Gdańsk 2004, s. 224–284; M. Kopacz, *Druga bitwa morska pod Guadalcanalem*, „Technika Wojskowa. Historia” 2012, nr 4 (16), s. 28–43; P. Wajda, *Guadalcanal – przełom na morzu. Zagłada pancernika „Kirishima”*, „Militaria XX Wieku” 2010, nr 4 (37), s. 2834.

13 H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 11 (107), s. 3546.

i *Musashi*, uzbrojone w 9 potężnych dział kalibru 460 mm, oraz, zdebronizowane przez nie w grudniu 1941 roku z pozycji najsilniejszych okrętów artyleryjskich świata, *Nagato* i *Mutsu*, uzbrojone w 8 dział 410 mm<sup>14</sup>, gdy inne największe floty miały okręty co najwyżej z działami o średnicy lufy nie przekraczającej 406 mm. Pozostała czwórka, to wspomniane już wyżej pary: *Fusō* i *Yamashiro* oraz *Ise* i *Hyūga*, każdy z 12 armatami kalibru 356 mm.<sup>15</sup> Wszystkie one niewiele wносиły do nowoczesnej powietrzno-morskiej wojny, jaką uskuteczniały na Pacyfiku pospołu *Nippon Kaigun* i *United States Navy* (pol. Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych) w toku II wojny światowej.

5 maja 1942 roku w trakcie ćwiczeń artyleryjskich na pancerniku *Ise* doszło do przypadkowej eksplozji ładunku w jednej z wież. Natychmiastowe zalanie komór amunicyjnych pod nią zapobiegło ich wybuchowi i nieuchronnemu zatonięciu jednostki. Uszkodzony okręt odstawiono do prowizorycznego remontu. Problem polegał jednak na tym, że wieża nie nadawała się do eksploatacji<sup>16</sup>. Jej wymiana wiązała się z ogromnymi kosztami. Japoński przemysł nie produkował już podobnego wyposażenia, które było wytwarzane jeszcze w czasach I wojny światowej. Koszty przywrócenia *Ise* do pełnej sprawności bojowej były zatem potencjalnie ogromne. Tymczasem japońska admiralicja zdawała sobie sprawę, że pancerniki w ogólności, a tak starzy ich przedstawiciele w szczególności, mają już nikłą przydatność w nowoczesnych działaniach wojennych. Najlepszym na to dowodem jest to, że tuż po wybuchu wojny na Pacyfiku wstrzymano pracę nad drugą parą pancerników typu *Yamato*, finalizując jedynie niemal gotową pierwszą parę tych okrętów. Odtwarzanie wieży dla *Ise* wydawało się zatem przedsięwzięciem skrajnie nieopłacalnym. Doraźnie zatem jednostka ta służyła z uzbrojeniem głównym złożonym z jedynie 10 dział kalibru 356 mm. Jak się miało okazać, ów incydent, obniżający wartość bojową pancernika, miał w decydujący sposób wpłynąć na przyszłość i jego i jego bliźniaka.

## Bitwa o Midway

Ich dalsze losy zdeterminował bowiem wynik bitwy powietrzno-morskiej o Midway, w której cesarska flota straciła cztery duże lotniskowce uderzeniowe (*Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* i *Soryū*). Była to ogromna strata, stawiająca pod znakiem zapytania zdolność Japońskiej Marynarki Wojennej do dalszego utrzymania inicjatywy strategicznej na Oceanie Spokojnym. 6 czerwca 1942 roku na stanie *Nippon Kaigun* pozostały tylko

---

14 M. Skwiot, *Nagato, Mutsu*, tom 1–2, Gdańsk 2007–2008; M. Skwiot, *Pancernik „Nagato”*, „Militaria XX Wieku” 2009, nr spec. 2 (9), s. 44–55.

15 P. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, Annapolis 1978; Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1–2, Warszawa 1994–1995; J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1999; J. Jastrzębski, *Wojna na Pacyfiku. Okres przewagi japońskiej 7 XII 1941 – 6 VI 1942*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43, s. 62–84; S. Piereslegin, E. Piereslegin, *Premiera na Pacyfiku*, t. 1–2, Gdańsk 2006.

16 H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 3, „MORZE, Statki i Okręty” 2010, nr 12 (108), s. 4150.

dwa takie okręty lotnicze (*Shōkaku* i *Zuikaku*).<sup>17</sup> Doraźnie Japończycy postanowili wykorzystać jedyną możliwość jaka w tym momencie pozostawała w ich mocy, i aby przynajmniej częściowo wyrównać starty postanowili wzmocnić swe lotniskowcowe zespoły uderzeniowe trzema lotniskowcami drugoliniowymi (*Junyō*, *Ryujō*, *Zu-ihō*), a niebawem kolejnymi dwoma podobnymi (*Hiyō*, *Ryuhō*) świeżo zasilającymi cesarską flotę.

W doktrynie wykorzystania lotniskowców *Nippon Kaigun* obowiązywała nieco odmienna wizja niż w przypadku *U. S. Navy*. Ta ostatnia w zasadzie uznawała potrzebę istnienia tylko dwóch głównych rodzajów lotniskowców – uderzeniowych, przeznaczonych do walki z okrętami nawodnymi przeciwnika, oraz eskortowych, przeznaczonych do osłony konwojów oraz wspierania desantów morskich. Japończycy widzieli to nieco inaczej. Ich lotniskowce eskortowe miały służyć wyłącznie do zwalczania okrętów podwodnych i samolotów atakujących bronione przez nich statki handlowe. Natomiast dla potrzeb ataku na cele lądowe oraz do eskorty zespołów i grup jednostek desantowych i okrętów artyleryjskich wyznaczano trzeci rodzaj lotniskowca, mający pośrednie cechy między lotniskowcami eskortowymi a uderzeniowymi. Widać to wyraźnie w wyporności jednostek, liczebności i składzie grup lotniczych, lecz i prędkości maksymalnej tych okrętów. Owa piątka lotniskowców, która miała wzmocnić pozostałe w cesarskiej flocie dwa duże lotniskowce uderzeniowe, pierwotnie przeznaczona była właśnie do wyżej wymienionych działań, stąd uważano je za okręty lotnicze drugiej linii. Nie było jednak wyjścia, bo był to jedyny dostępny sposób zakłajstrowania wyrywki, jaką spowodowała bitwa o Midway w głównej pięści uderzeniowej *Nippon Kaigun*.

Czasem błędnie nie dostrzega się różnic w powyższym podejściu. Zakłada się bowiem, że skoro Amerykanie również budowali duże lotniskowce uderzeniowe typu *Essex* i znacznie mniejsze typu *Independence*, to pewnie oba mocarstwa morskie myślały w tym zakresie bardzo podobnie. Nie zauważa się, że mamy tu do czynienia ze zwykłym zbiegiem okoliczności. Otóż drugi z wyżej wspomnianych typów powstał w wyniku przebudowy dziewięciu nieukończonych krążowników lekkich typu *Cleveland*. Decyzja *U.S. Navy* o ich konwersji wynikała z chęci jak najszybszego zwiększenia liczebności własnej floty lotniskowców i w rzeczywistości, inaczej niż w przypadku Japończyków, Amerykanie od początku wykorzystywali jednostki typu *Independence* do identycznych zadań jak okręty typu *Essex*. Przeważnie zresztą oba te rodzaje lotniskowców działały wspólnie, tworząc mieszane grupy operacyjne, złożone z wielkich i małych lotniskowców. *Independence* nie był zatem lotniskowcem powstałym z rozmysłem do wykonywania odmiennych zadań czy funkcji, lecz stanowił efekt dążeń *U.S. Navy* do jak najszybszego zwiększenia liczby własnych lotniskowców w ogóle.

Tymczasem do Midway *Nippon Kaigun* podchodziła do wykorzystania swych lotniskowców drugiej linii dość konsekwentnie, co widać choćby na przykładzie

---

17 J. Jastrzębski, *Midway*, Warszawa 2014; M. Fuchida, M. Okumiya, *Midway. Historia japońskiej Marynarki Wojennej*, Gdańsk 1996; S. Morison, *Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 – sierpień 1942*, Gdańsk 2008, s. 131–175.

owej przełomowej bitwy (*Hōshō, Zuihō*)<sup>18</sup> czy wcześniejszych batalii na Morzu Koralowym (*Shōhō*)<sup>19</sup>, czy Filipinach (*Ryujō*), a nawet w czasie rajdu na Ocean Indyjski (*Ryujō*). Zresztą i po czerwcu 1942 roku zdarzało się Japończykom podobnie postępować (*Ryujō, Junyō*)<sup>20</sup>. Ten rodzaj ich lotniskowców przeważnie eskortował zespoły nawodne okrętów artyleryjskich lub desantowych i ten właśnie rodzaj zadań stawiano im w Japońskiej Marynarce Wojennej na pierwszym miejscu. Dopiero katastrofalny dla Imperium Wschodzącego Słońca bieg działań wojennych sprawił, że jednostki te przekierowano do pierwszoliniowych lotniskowcowych zespołów uderzeniowych, których priorytetowym zadaniem było wywalczenie przewagi na pełnych morzach i oceanach, zarówno na wodzie, jak i w powietrzu.

### Środki zaradcze

Obok działań doraźnych, zarówno Sztab Generalny Marynarki Wojennej, jak i Ministerstwo Marynarki Wojennej, poszukiwały rozwiązań pozwalających poprawić sytuację w siłach lotniskowców w dłuższym horyzoncie czasowym. Sprawa nie był jednak prosta, gdyż co do zasady czas pracował na niekorzyść Japonii w związku z rozpędzającą się mocą przemysłu zbrojeniowego USA, któremu Kraj Kwitnącej Wiśni, nawet uwzględniając jego ogromne imperium kolonialne, nie był w stanie sprostać. Oczywistym krokiem było przyspieszenie realizacji programu budowy nowych okrętów lotniczych. Jednak w stocznich konstruowano w połowie 1942 roku jedynie jeden duży lotniskowiec uderzeniowy (*Taihō*) i nie wiele można było zrobić, aby prace nad nim przyspieszyć. Mógł być gotowy dopiero na 1944 rok, a i to przy pewnych manipulacjach przy projekcie, pogarszających jego jakość (np. rezygnacja z jednej windy lotniczej). Przyspieszono natomiast kładzenie stępek pod nieco mniejsze, a przez to krócej budowane lotniskowce typu *Unryū*. Ale i tu na pierwsze efekty trzeba było czekać do owego 1944 roku, w którym to jak się okazało zdołano wprowadzić do służby trzy takie okręty (*Unryū, Amagi, Katsuragi*)<sup>21</sup>.

Zaczęto poszukiwać też możliwości ewentualnej konwersji aktualnie produkowanych w stocznich większych okrętów. Okazało się wszakże, że możliwości

18 M. Healy, *Midway 1942. Decydująca bitwa na Pacyfiku*, Poznań 2010; S. Morison, *Morze Koralowe, Midway...*, s. 131–175.

19 J. Jastrzębski, *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Zabrze 2012, s. 143–150.

20 K. Zalewski, *Bitwa u wschodnich Wysp Salomona*, „Technika Wojskowa. Historia” 2012, nr 4 (16), s. 12–27; G. Barciszewski, *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 10 (138); G. Barciszewski, *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 11 (139).

21 K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 7–8 (114), s. 42–55; K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 9 (115), s. 44–52; K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 10 (116), s. 52–62; K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 4, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 11 (117), 59–68; J. Jastrzębski, *Flota japońskich lotniskowców w latach 1920–1945*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2010, nr 5 (103), s. 36–46; J. Jastrzębski, *Flota japońskich lotniskowców w latach 1920–1945*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2010, nr 6 (104), s. 44–53.

w tym względzie są nad wyraz skromne. W stocznicach znajdowały się jedynie 2 superpancerniki typu *Yamato*, odpowiednio w stanie ukończenia – 50% i 30%. Ten pierwszy (*Shinano*) zdecydowano się przebudować na lotniskowiec, co miało zostać sfinalizowane znów w 1944 roku<sup>22</sup>. Natomiast zrezygnowano z konwersji jego mniej zaawansowanego bliźniaka, gdyż przy ogromnych kosztach, należałoby czekać na jego ukończenie nawet i ze dwa lata dłużej. Ekonomiczniej było te środki wykorzystać na budowę kolejnych lotniskowców typu *Unryū*. Jeszcze gorzej było w klasie krążowników. Większość aktualnie budowanych okrętów była zbyt mała (wyporność standardowa poniżej 10 000 ton), aby warto było przekształcać je w lotniskowce. Jedynie krążownik ciężki *Ibuki* się do tego nadawał. Jego stępkę położono już jednak po Midway, gdyż doraźnie uznano, że nie warto marnować zgromadzonych na ten cel materiałów, a o charakterze jego przebudowy miano zdecydować w kolejnych miesiącach. Ostatecznie do końca wojny na Pacyfiku nie został ukończony, choć prace nad nim były niezwykle zaawansowane<sup>23</sup>. I to tyle. W cesarskich stocznicach nie było więcej ciężkich okrętów w budowie, które można byłoby przekonwertować na lotniskowce. Był to w pewnym sensie efekt przyspieszenia prac budowlanych z początku lat 40. XX wieku, w przewidywaniu zbliżającego się konfliktu. Do wiosny 1942 roku wprowadzono bowiem do służby dwa superpancerniki (*Yamato*, *Musashi*)<sup>24</sup>, dwa duże lotniskowce (*Shōkaku* i *Zuikaku*)<sup>25</sup> i jeden hydroplanowiec (*Nisshin*)<sup>26</sup>. A stocznie zaangażowały swoje moce w przyspieszone remonty okrętów będących już w służbie oraz w konwersję statków handlowych i okrętów pomocniczych na lotniskowce drugiej linii lub eskortowe. To pokazuje ogromne ograniczenia produkcyjne przemysłu japońskiego. Choć przyznać należy, że i mniejsze okręty, zwłaszcza niszczyciele i okręty podwodne, z którymi wiązano ogromne nadzieje pochłaniały lwią część zasobów i możliwości stoczniowych Cesarstwa Japońskiego.

Niewiele można też było dodatkowo zyskać na wspomnianej przebudowie okrętów pomocniczych i statków cywilnych. Japońska Marynarka Wojenna jeszcze przed wojną wytypowała jednostki zdadne do takiej przemiany. Zresztą większość z nich była już przystosowywana do niej w trakcie budowy do pierwotnego charakteru. W połowie 1942 roku program ten był już bardzo zaawansowany (były tendry okrętów podwodnych – *Shohō*, *Zuihō*, *Ryuhō*; były statki cywilne – *Junyō*, *Hiyō*, *Taiyō*, *Unyō*, *Chūyō*). Pechowo jednak kilka jednostek przeznaczonych do przebudowy utracono w działaniach wojennych nim trafiły do stoczni (np. *Kamakura Maru*). Japonia nie miała ponadto co pierwotnie zaplanowała zbyt wielu nowych kandydatur do takiej konwersji. Ostatecznie udało się znaleźć jeszcze

---

22 R. Kochnowski, *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43, s. 130–136.

23 K. Zalewski, *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 4 (133), s. 41–49.

24 K. Zalewski, *Historia operacyjna pancernika Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 12 (84), s. 37–43.

25 M. Skwiot, *Shokaku i Zuikaku*, Gdańsk 1994.

26 M. Kopacz, *NISSHIN – okręt o wielu obliczach*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 5 (134), s. 20–33.



dwa statki handlowe zdadne do niej (*Kaiyō* i poniemiecki *Shinyō*). Nie była to zatem ścieżka rokująca jakieś poważne nadzieje na przełom. Tym bardziej, że z cesarską flotą rywalizowała w tym względzie... cesarska armia! Zdołała ona przejąć i przebudować na lotniskowce eskortowe lub desantowe pięć innych nadających się do tego statków cywilnych: *Akitsu Maru*, *Nigitsu Maru*, *Kumano Maru*, *Shimane Maru*, *Yamashiro Maru*, a ukończenie dwóch dalszych (*Otakisan Maru*, *Chigusa Maru*) uniemożliwił koniec wojny. Marynarka wojenna nie protestowała, gdyż dzięki temu oszczędzała na własnych kadrach, a i tak operacyjnie jednostki te podlegały flocie.

Dodajmy w tym miejscu, że większość z przebudowywanych ze statków cywilnych lotniskowców mogła być kierowana wyłącznie do zadań eskortowych i desantowych, gdyż dysponowała zbyt małą prędkością maksymalną, by towarzyszyć lotniskowcowemu zespołowi uderzeniowemu. W doktrynie Japońskiej Marynarki Wojennej przewidywano, że takowy będzie zdolny osiągać nawet i 30 węzłów prędkości. Realia zmusiły cesarską flotę do obniżania standardów w tym zakresie do 28 węzłów, a w końcu nawet do 25 węzłów, lecz była to granica, której dalsze obniżanie nie było sensowne. Tymczasem takie prędkości osiągały tylko bardzo nieliczne duże statki cywilne, a w zasadzie grono to ograniczało się niemal wyłącznie do garstki liniowców pasażerskich, a i to tylko tych najnowocześniejszych. Takimi właśnie pierwotnie były *Junyō* (eks-*Kashiwara Maru*) i *Hiyō* (eks-*Izumo Maru*)<sup>27</sup>. Zatem i to źródło wzmocnienia trzonu pokładowych sił powietrznych *Nippon Kaigun* okazało się nadzwyczaj płytkie.

Wreszcie ostatnią możliwością było skierowanie do przekształcenia w okręty lotnicze ciężkich okrętów bojowych innych klas. Wiązały się z tym wszakże poważne problemy i trudności. Po pierwsze, jednostki te wykorzystywano w działaniach wojennych, i nawet czasowe wycofywanie ze służby oznaczało osłabienie militarnych możliwości floty. Po drugie, wbrew pozorom działania takie wcale nie wiązały się z jakimś istotnym zyskiem odnośnie do czasu budowy czy kosztów ewentualnych takich lotniskowców, a i tak pochłaniały zasoby i możliwości przemysłu stocznioowego. Owszem, kadłuby były gotowe, lecz nim można było na nich zbudować hangary, pokłady lotnicze i całe inne wyposażenie konieczne do funkcjonowania w charakterze okrętu lotniczego, należało zdemontować dotychczasowe nadbudówki i zbędne wyposażenie oraz przebudować niedostosowane do potrzeb pomieszczenia wewnętrzne. A był to proces czasochłonny i pracochłonny. Dlatego Japończycy decydując się na taki krok, musieli każdorazowo dobrze go przemyśleć i oszacować jego opłacalność. Jedyną bowiem niekwestionowaną zaletą takich zabiegów było to, że przebudowywane jednostki nie zajmowały pochylni, ale i tak absorbowwały pracę stoczniowców, pochłaniały cenne materiały strategiczne i od czasu do czasu zapychały miejsca w dokach, a przecież te zasoby i możliwości można było już wykorzystać alternatywnie. Nic w tej sytuacji dziwnego, że w przypadku trzech z pięciu takich przeróbek zdecydowano o ich przeprowadzeniu dopiero stojąc przed wizją

---

27 G. Bukała, *Dwa japońskie sokoły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2003, nr 4 (60), s. 31-37; G. Bukała, *Dwa japońskie sokoły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2003, nr 5 (61), s. 28-37.

poważnego remontu uszkodzonych okrętów (krążownik ciężki *Mogami*<sup>28</sup>, hydroplanowiec *Chitose*<sup>29</sup>, ale też interesujący nas tu pancernik *Ise*), co i tak musiało się wiązać z dłuższym pobytem w stoczni i zaangażowaniem poważnych środków do ich naprawy, zatem czasochłonność i materiałochłonność tych przedsięwzięć była złagodzona koniecznością przywrócenia jednostek do pełnej sprawności bojowej.

Biorąc powyższe okoliczności pod uwagę, Japońska Marynarka Wojenna zdecydowała się podjąć kilka prób takich konwersji dużych okrętów bojowych innych klas na okręty lotnicze. Pierwszą jednostką, jaką skierowano do stoczni w tym celu był krążownik ciężki *Mogami*. Okręt ten został bardzo poważnie uszkodzony w toku bitwy o Midway w czerwcu 1942 roku i wymagał długotrwałego oraz rozległego remontu. Mając na względzie ujawnioną w tej batalii słabość japońskiego rozpoznania lotniczego, postanowiono przebudować *Mogami* na krążownik lotniczy, z zaokrętowaną grupą 11 wodnosamolotów rozpoznawczych. W pewnym sensie było to pogłębienie koncepcji krążowników ciężkich *Chikuma* i *Tone*, które choć nie zasługują na zaliczenie do okrętów hybrydowych ze względu na zbyt małą liczbę okrętowanych samolotów, to posiadały przecież na swym wyposażeniu wyjątkowo liczną grupę lotniczą złożoną z 56 wodnosamolotów rozpoznawczych, przy standardzie 2–3 hydroplanów obowiązującym w cesarskiej flocie dla tej klasy jednostek. Zostały one zaprojektowane ściśle z myślą wspierania lotniskowcowych zespołów uderzeniowych.<sup>30</sup> W zamierzeniach, *Mogami* miał zasilić lotniskowcowy zespół uderzeniowy, nie tylko dając osłonę nawodną siłą swej artylerii, lecz także wzmacniając liczebnie powietrzne siły rozpoznawcze. A ta ostatnia potrzeba stała się aż krzycząco widoczna właśnie w oparciu o doświadczenia spod Midway, gdzie japońskie rozpoznanie powietrzne nie spisało się tak, jak powinno, m.in. dysponując zbyt szczupłą liczbą samolotów<sup>31</sup>. Remont krążownika połączony z konwersją zakończono 1943 roku.

Kolejnymi jednostkami przeznaczonymi do przebudowy okazały się hydroplanowce *Chitose* i *Chiyoda*. I tu decyzję ułatwiło uszkodzenie jakiegoś ten pierwszy doznał w toku działań wojennych, ale też konstatacja faktu, że bieg wojny przyjmuje kierunek stwarzający coraz mniej okazji do efektywnego wykorzystania tych szybkich hydroplanowców. Te zadania, które można było takim okrętom jeszcze powierzyć, w większości mogły wykonywać hydroplanowce pomocnicze (przebudowane z statków handlowych) lub nawet zwykłe okręty-bazy wodnosamolotów, nie wyposażone w katapulty. *Chitose* i *Chiyoda* były co prawda okrętami lotniczymi, lecz Japończycy już w czasie ich budowy uwzględnili w ich konstrukcji możliwość przebudowy na pełny lotniskowiec, co miało znacznie przyspieszyć pracę

---

28 Bukala G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 1996, nr 3, s. 25–34; Bukala G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 1997, nr 1, s. 30–34.

29 G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, Warszawa 2010, s. 88–89, 114–115.

30 K. Dąbrowski, *Japońskie krążowniki typu „Chikuma”*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 4 (120), s. 2330; W. Góralski, G. Nowak, *Japoński ciężki krążownik Tone*, „Okręty” 2011, nr 6 (7), s. 34–49.

31 J. Parshall, A. Tully, *Shattered sword. The untold story of the battle of Midway*, Washington 2007.

dostosowawcze do nowej roli, gdyby okazało się to konieczne. I w końcu 1942 roku uznano, że czas na to najwyższy.

Należy tu bowiem wspomnieć, że *Nippon Kaigun* czyniła rozległe starania, aby uspić czujność innych mocarstw morskich. Do 1936 roku obowiązywały Kraj Kwitnącej Wiśni ograniczenia wynikające z traktatu waszyngtońskiego z 1922 roku oraz z pierwszego traktatu londyńskiego z 1930 roku, ograniczające globalny tonaż posiadanych przez cesarską flotę lotniskowców. Ale nawet po ich wygaśnięciu, Japońska Marynarka Wojenna starała się nie zdradzać przesadnie swego przekonania o decydującej roli lotniskowców w przyszłej wojnie. Gdyby Stany Zjednoczone i Wielka Brytania zorientowały się, że japońska flota buduje na potęgę takie okręty, mogłyby z łatwością przystąpić do wyścigu zbrojeń w tej właśnie klasie, który ze względów ekonomicznych skończyłby się dla Imperium Wschodzącego Słońca porażką. O tym, jak skuteczna była Japonia w tym względzie, najlepiej świadczy fakt, że jeszcze wiele dekad po II wojnie światowej pokutowało przekonanie o rzekomym konserwatyźmie cesarskiej floty i jej obłudnej wierze w siłę pancerników i to pomimo, że już pierwsza faza wojny na Pacyfiku udowodniła coś wręcz przeciwnego!

Rozwiązaniem powyższego dylematu było ograniczanie się w liczbie budowanych lotniskowców, lecz przystosowywanie niektórych większych okrętów i statków do przyszłej konwersji to takiego charakteru. Japończycy zakładali, że w razie wzrostu zagrożenia wojennego, po prostu uruchomią szybką ścieżkę przebudowy, przygotowanych od stępki już do tego jednostek, co pozwoli im w ciągu niewielu miesięcy znacząco zwiększyć liczebność lotniskowców w składzie cesarskiej floty, uzyskując zaskakujący handicap w pierwszej, lecz jakże istotnej fazie ewentualnego konfliktu zbrojnego. W sumie aż kilkanaście jednostek wojennych i handlowych budowanych w latach 30. XX wieku było konstruowanych z taką myślą. Nie wszystkie ostatecznie udało się wykorzystać zgodnie z założeniami, gdyż zatonięły w pierwszych miesiącach wojny na Pacyfiku. Tak stało się przykładowo z hydroplanowcem *Mizuho* i kilkoma statkami handlowymi. Ostatecznie *Chitose* i *Chiyoda* w 1943 roku weszły ponownie w skład czynnej floty, lecz już w nowej roli lotniskowców, z których każdy mógł hangarować do 30 samolotów pokładowych i rozwijać prędkość do 29 węzłów.

## Pancerniki lotnicze

Wreszcie najbardziej kontrowersyjnym wyborem do kolejnej transformacji na okręty lotnicze stały się pancerniki *Ise* i *Hyūga*. Bardzo poważne zmniejszenie mocy bojowych tego pierwszego stworzyło przesłankę do takich dywagacji. Pełne odremontowanie *Ise* było nieopłacalne, zaś pozostawienie okrętu w stanie, w jakim był po wypadku oznaczało pogodzenie się z częściową niepełnosprawnością pancernika. Prawdopodobnie, gdyby nie ów wybuch wieży, Japończycy nie zdecydowaliby się na poszukiwanie nowej broni w postaci pancerników lotniczych, a już na pewno nie postawiliby tu na jednostki typu *Ise*, lecz raczej na starsze od nich pancerniki typu *Fusō*. A tak powstała okazja do zrealizowania ekstrawaganckiego pomysłu. *Hyūga* poszedł tu za bliźniakiem niejako z rozdzielnika, skoro

decydowano się na eksperyment i wierzono w jego sukces, to chciano mieć przynajmniej parę nowego rodzaju okrętów, by mogły działać wspólnie. Początkowo rozważano pełną przebudowę pancerników na lotniskowce, lecz szacunki konstruktorów przesądziły o zarzuceniu tej koncepcji. Nakłady byłyby nieproporcjonalnie wysokie, ale najważniejsze było to, że czas potrzebny na takie przedsięwzięcie byłby bardzo długi. Zdecydowano zatem jedynie o częściowej przebudowie, pozornie w stylu krążownika *Mogami*, ale w rzeczywistości ze znacznie większymi ambicjami. Japońskie pancerniki lotnicze miały bowiem nie tylko posiadać grupy powietrzne dwukrotnie większe od wspomnianego krążownika, lecz na dodatek mały się one składać nie tylko hydroplanów, ale w większości z klasycznych samolotów kołowych i to pomimo że nie miały one warunków na lądowanie na swym macierzystym okręcie po starcie!

Jako pierwszy do stoczni został skierowany *Ise*. Nastąpiło to 23 stycznia 1943 roku. Do służby wrócił 10 sierpnia 1943 roku już w charakterze pancernika lotniczego<sup>32</sup>. *Hyūga* został skierowany do przebudowy na pancernik lotniczy 2 maja 1943 roku. Do służby czynnej powrócił 30 listopada 1943 roku, też już jako reprezentant nowej podklasy pancerników<sup>33</sup>. Oznacza to, że przedsięwzięcie zajmowało jednostkowo tylko około 6,5 miesiąca, a na tym Japończykom szczególnie bardzo zależało. Tu też tkwiła podstawowa przyczyna odrzucenia pomysłu przekształcenia pancerników w pełne lotniskowce. Sztab Generalny Marynarki Wojennej usilnie starał się zgromadzić jak najwięcej sił na pierwszą połowę 1944 roku, gdy zamierzano podjąć generalną próbę powstrzymania amerykańskiej ofensywy na Pacyfiku przez rozbięcie ofensywnego trzonu *U.S. Navy* w postaci zespołu kilkunastu lotniskowców uderzeniowych. Do tej batalii potrzebowano jak najwięcej lotniskowców i samolotów. Pancerniki lotnicze nie zapewniały tego pierwszego, ale już mogły pomóc w tym drugim. Jak jednak przyszłość pokazała, tak się nie stało, mimo że jednostki były gotowe na czas.

W wyniku przebudowy powstały jedyne w dziejach świata pancerniki lotnicze. Miały one wyporność standardową wynoszącą 35 900 ton. Ich długość maksymalna wzrosła do prawie 220 metrów, a szerokość do niemal 34 metrów. Rozmiary te były wynikiem nadbudowania w rufowej części okrętów pokładu lotniczego o długości prawie 70 metrów. Przebudowę tą umożliwiło m.in. zdjęcie dwóch rufowych wież artylerii głównej. Aby wyrównać wagowe odciążenie rufowej części okrętów, zdecydowano się umieścić na nich betonowy balast. Prędkość maksymalna pozostała na podobnym jak dotąd poziomie, nieco przekraczając 25 węzłów. Zasięg uległ nieznacznemu zmniejszeniu do 9 500 mil morskich, co jednak było wynikiem nie tyle przebudowy, co procesu starzenia się urządzeń napędowych pancerników. Bardzo istotnie zmieniło się natomiast uzbrojenie jednostek. Artyleria główna została zredukowana do 8 dział kalibru 356 mm. Zdjęto też całkowicie artylerię średnią 140 mm, w zamian powiększając liczbę uniwersalnych dział kalibru 127 mm do 16 luf<sup>34</sup>. Uzbrojenie przeciwlotnicze uzupełniało 57

32 M. Skwiot, *Pancerniki II wojny światowej...*, s. 88–89.

33 Ibidem, s. 82.

34 H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 12 (108), s. 4150.

działek kalibru 25 mm, których liczba w trakcie działań wojennych wzrosła do... 108<sup>35</sup>. Spodziewano się dzięki temu pozyskać też poważne wzmocnienie obrony przeciwlotniczej dla zespołów uderzeniowych. Największa rewolucja dotyczyła oczywiście wyposażenia lotniczego. Każdy z pancerników zaopatrzonego w 2 katalpuly oraz grupę lotniczą złożoną z 22 samolotów, w tym 14 bombowców nurkujących D4Y *Suisei* z podwoziem kołowym i 8 wodnosamolotów rozpoznawczych E16A *Zuiun* z podwoziem pływakowym. Przy czym jak wyraźnie widać po długości pokładu lotniczego, nie można było na nim lądować. Hydroplany mogły wodować obok kadłuba, po czym podnoszono je z powrotem na pokład, lecz samoloty kołowe musiały poszukać innego lądowiska, na towarzyszących lotniskowcach lub w pobliskich bazach powietrznych na ziemi.

## Zakończenie

Szczegółowa analiza funkcjonalna interesującej nas tu koncepcji zostanie przez autora przeprowadzona w innej publikacji. Niemniej należy zauważyć, że *Ise* i *Hyūga* nigdy nie zostały zastosowane w roli, do której je stworzono. Głównym winowajcą nie była tu jednak wadliwość konstrukcji, lecz brak odpowiednio przygotowanych grup lotniczych dla obu okrętów. Katastrofalny stan wyszkolenia japońskich pilotów widoczny już wyraźnie w 1944 roku i ogólny ich niedobór sprawił, że idea pancernika lotniczego nie została przetestowana w praktyce.

Sama koncepcja pancernika lotniczego, jak i innych jednostek hybrydowych łączących istotne cechy okrętu artyleryjskiego i lotniczego była błędna. Inwestowanie zatem w klasę pancerników lotniczych, zwłaszcza w budowę takich jednostek od stępki, nie byłoby rozwiązaniem racjonalnym, a ewentualne środki przeznaczone na ich budowę mogłyby zostać trafniej wykorzystane. Okręty te nie wytrzymałyby konkurencji ani z odpowiadającymi im wielkością okrętami pancernymi, ani z lotniskowcami i to już niezależnie od wielkości. Nie da się również wskazać żadnych zadań bojowych, w których pancerniki lotnicze górowałyby nad innymi jednostkami albo do których byłyby optymalnie predestynowane. Sama zatem koncepcja pancernika lotniczego była ślepą uliczką. Ocena ta abstrahuje jednak od szczególnych okoliczności, w których przebudowa na taką jednostkę mogłaby znaleźć sensowne uzasadnienie. W takiej zaś znalazła się Japonia po przełomowej bitwie o Midway.

W sytuacji strategicznej, w jakiej Imperium Wschodzącego Słońca znalazło się 6 czerwca 1942 roku, pomysł przebudowy dwóch klasycznych starych okrętów liniowych na pancerniki lotnicze sam w sobie nie był zły, gdyż w swej dotychczasowej konfiguracji *Ise* i *Hyūga* miały niewielką wartość operacyjną. Przebudowa stwarzała im potencjalną szansę na większą przydatność w działaniach wojennych, którą wszakże zaprzepaścili niedostatki japońskiej logistyki w obszarze sił powietrznych. Gdyby okręty te zostały użyte w roli do jakiej je stworzono, z całą pewnością mogłyby wzmocnić liczebność powietrznych grup lotniskowcowych zespołów uderzeniowych, zachowując nienaruszoną zdolność do służenia towarzyszącym okrętom ogniem przeciwlotniczym, nieustępującym siłą pancernikom

---

35 K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Warszawa 1994, s. 166–169; Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, s. 814, 865.

liniowym, a nawet lekko je w tym względzie przewyższając. Zachowywały również ograniczoną zdolność do tworzenia osłony przed zagrożeniem nawodnym, aczkolwiek jedynie w stosunku do niszczycieli i krążowników lekkich, w przypadku krążowników ciężkich i okrętów liniowych ustępowały tu już znacząco pancernikom liniowym. Ponieważ jednak ryzyko zaistnienia tej ostatniej sytuacji było stosunkowo najmniejsze, samą decyzję Japońskiej Marynarki Wojennej odnośnie przebudowy *Ise* i *Hyūga* na pancerniki lotnicze uważam za prawidłową. O niewykorzystaniu nielicznych zalet gotowych już jednostek przesądziły bowiem inne decyzje, nie związane z ich konstrukcją.

## Bibliografia

- Barciszewski G., *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 10 (138).
- Barciszewski G., *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 11 (139).
- Barciszewski G., *Okręty lotnicze Japonii*, Warszawa 2010.
- Borówka T., *Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43 *Z dziejów japońskiej floty*, t. 2.
- Bukała G., *Dwa japońskie sokoły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2003, nr 4 (60).
- Bukała G., *Dwa japońskie sokoły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2003, nr 5 (61).
- Bukała G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 1996, nr 3.
- Bukała G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 1997, nr 1.
- Chant Ch., *Samoloty II wojny światowej*, tłum. Janusz Błaszczyk, Warszawa 2009.
- Chodnicki M., *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”*, cz. 1, „Okręty” 2013, nr 7–8 (27).
- Chodnicki M., *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”*, cz. 2, „Okręty” 2013, nr 9 (28).
- Chodnicki M., *Największy okręt okresu międzywojennego HMS „Hood”*, cz. 3, „Okręty” 2013, nr 10 (29).
- Dąbrowski K., *Japońskie krążowniki typu „Chikuma”*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 4 (120).
- Dramiński S., *HMS „Repulse”*, „Militaria XX Wieku” 2008, nr spec. 3 (7).
- Dunnigan J., Nofi A., *Wojna na Pacyfiku. Encyklopedia*, Warszawa 2000.
- Dull P., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, Annapolis 1978.
- Dyskant J., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983.
- Encyklopedia wojskowa*, tom 1–2, Warszawa 2007.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1–2, wyd. II, Warszawa 1994–1995.
- Fuchida M., Okumiya M., *Midway. historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, tłum. A. Saczek, Gdańsk 1996.
- Gajzler M., *Krążowniki liniowe Renown i Repulse*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 6 (124).
- Gajzler M., *Krążowniki liniowe Renown i Repulse*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 7–8 (125).

- Gajzler M., *Krążowniki liniowe Renown i Repulse*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 9 (126).
- Góralski W., Nowak G., *Japoński ciężki krążownik Tone*, „Okręty” 2011, nr 6 (7).
- Healy M., *Midway 1942. Decydująca bitwa na Pacyfiku*, Poznań 2010.
- Isom D., *Midway inquest. Why the Japanese lost the Battle of Midway*, Bloomington 2007.
- Jastrzębski J., *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Zabrze 2012.
- Jastrzębski J., *Bitwa pod Kuantanem 10 grudnia 1941 roku*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43 *Z dziejów floty japońskiej*, t. 2.
- Jastrzębski J., *Flota japońskich lotniskowców w latach 1920–1945*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2010, nr 5 (103).
- Jastrzębski J., *Flota japońskich lotniskowców w latach 1920–1945*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2010, nr 6 (104).
- Jastrzębski J., *Kuantan 10 XII 1941. Anatomia brytyjskiej klęski*, Zabrze 2014.
- Jastrzębski J., *Midway*, Warszawa 2014.
- Jastrzębski J., *Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, „Okręty Wojenne” 2011, nr spec. 37 *Z dziejów floty japońskiej*, t. 1.
- Klimczyk T., *Historia pancernika*, Warszawa 1994.
- Kochnowski R., *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43 *Z dziejów floty japońskiej*, t. 2.
- Kopacz M., *Druga bitwa morska pod Guadalcanalem*, „Technika Wojskowa. Historia” 2012, nr 4 (16).
- Kopacz M., *NISSHIN – okręt o wielu obliczach*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 5 (134).
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, tom 1–9, Warszawa 1990–2001.
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 10 (106).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 11 (107).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 12 (108).
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1999.
- Morison S., *Guadalcanal*, tłum. R. Jędrusik, Gdańsk 2004.
- Morison S., *Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 – sierpień 1942*, tłum. J. Wąsiewicz, Gdańsk 2008.
- Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Parshall J., Tully A., *Shattered sword. The untold story of the battle of Midway*, Washington 2007.
- Perepeczko A., *Brytyjskie krążowniki liniowe Renown i Repulse*, Warszawa 2004.
- Piereslegin S., Piereslegin E., *Premiera na Pacyfiku*, t. 1–2, tłum. J. Wąsiewski, Gdańsk 2006.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, tom 1–2, Lublin 2007–2011.
- Skwiot M., *Pancernik „Nagato”*, „Militaria XX Wieku” 2009, nr spec. 2 (9).
- Skwiot M., *Nagato, Mutsu*, tom 1–2, Gdańsk 2007–2008

Skwiot M., *Pancerniki II wojny światowej*, Lublin 2009.

Skwiot M., *Shokaku i Zuikaku*, Gdańsk 1994.

Szoszkiewicz C., *Pancerniki II wojny światowej*, tom 1–2, Warszawa 1993.

Wajda P., *Guadalcanal – przełom na morzu. Zagłada pancernika „Kirishima”*, „Militaria XX Wieku” 2010, nr 4 (37).

Zalewski K., *Bitwa u wschodnich Wysp Salomona*, „Technika Wojskowa. Historia” 2012, nr 4 (16).

Zalewski K., *Historia operacyjna pancernika Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 12 (84).

Zalewski K., *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 4 (133).

Zalewski K., *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Warszawa 1993.

Zalewski K., *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 7–8 (114).

Zalewski K., *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 9 (115).

Zalewski K., *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 10 (116).

Zalewski K., *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, cz. 4, „Morze, Statki i Okręty” 2011, nr 11 (117).

Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, tom 1–2, Warszawa 1994.

## Sources of Japanese aircraft-carrier battleship concept

### Abstract

Japanese aircraft-carrier battleships *Ise* and *Hyūga* were the only ships of this battleship subclass in the world. They were rebuilt from classic battleships in 1943. The main reason why the imperial fleet decided to implement such an extravagant concept was the disastrous number of Japanese aircraft carriers. To stop the American offensive, they needed as much as possible, but the fleeing time was also important. American industrial and military power was becoming more and more visible every month. The Japanese decided that if they could not recreate their deck air forces in 1944, they would lose all chance of stopping the enemy. The construction of hybrid ships combining the features of a battleship and an aircraft carrier was the result of fighting against time. It was considered that their full conversion to aircraft carriers would take too long. If they were to help the fleet at the most critical moment, they had to do it as soon as possible. In this way, the concept of an aircraft-carrier battleship was created. It is difficult to consider it as successful, but in the position in which the Japanese Empire was located after Midway it looked better than keeping obsolete and not very useful heavy artillery ships. After all, despite the completion of the reconstruction in time, *Ise* and *Hyūga* were never used in the role that was foreseen for them. Blame for this is the failure of Japanese logistics in the field of training of airline personnel and the insufficient production of modern aircraft.

**Słowa kluczowe:** pancerniki lotnicze, Japońska Marynarka Wojenna, wojna na Pacyfiku, *Ise*, *Hyuga*

**Key words:** aircraft-carrier battleship, Japanese Imperial Navy, war in the Pacific, *Ise*, *Hyuga*



**Jarosław Jastrzębski**

Doktor nauk humanistycznych w zakresie historii. Absolwent Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pracuje na Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie na stanowisku adiunkta w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie. Historyk administracji, prawa i wojskowości. Specjalizuje się m.in. w badaniach nad Japońską Marynarką Wojenną w okresie II wojny światowej. Jest autorem ponad 80 publikacji, w tym wielu opracowań monograficznych, do ważniejszych z nich należą: *Midway*, Warszawa 2014; *Okręty podwodne Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, Kraków 2014; *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Zabrze 2012; *Wojna na Pacyfiku. Faza przezwagi japońskiej 7 XII 1941 – 6 VI 1942*, Zabrze 2015 oraz *Organizacja Japońskiej Marynarki Wojennej na poziomie strategicznym 7 XII 1941 – 2 IX 1945*, Oświęcim 2014. E-mail: jaroslaw.jastrzebski@up.krakow.pl