

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 9(4) (2019)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.9.4.7

Jarosław Jastrzębski

ORCID ID 0000-0003-4722-547X

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Japoński lotniskowiec zaopatrzeniowy *Shinano* – analiza funkcjonalna

Część 1: Źródła koncepcji i geneza *Shinano* oraz losy programu budowy pancerników typu *Yamato*

Wprowadzenie

Choć pierwszy lotniskowiec świata – brytyjski *Argus* – wszedł do służby 16 września 1918 roku¹, to jednak gwałtowny rozwój tej klasy okrętów lotniczych nastąpił dopiero w okresie II wojny światowej. Do dziś zresztą okręty te mają wyjątkowe znaczenie. Ostatnia bitwa lotniskowców miała miejsce w październiku 1944 roku². Dlatego, mimo upływu ponad 75 lat, doświadczenia z tego największego konfliktu w dziejach ludzkości wciąż stanowią podstawę do rozważań w tych aspektach działań okrętów lotniczych, które nie mają jak dotąd odniesień bliższych nam czasowo

¹ M. Kopacz, *Lotniskowce floty. Krótka historia powstania i rozwoju okrętów klasy, która zdominowała wojnę na morzu*, „Morze, Statki i Okręty” 2014, nr 1 (142), s. 2–24. Pogląd, jakoby pierwszym lotniskowcem świata był brytyjski krążownik *Furious*, jest całkowicie błędny. Co prawda jednostka ta miała najpierw jeden – dziobowy, a następnie dwa – dziobowy i rufowy – pokłady lotnicze, lecz można było dokonywać z nich tylko startów. Jedyne lądowania na tym okręcie miały charakter eksperymentalny, lecz okazały się one na tyle niebezpieczne dla życia lotników, że nie korzystano z tej możliwości operacyjnie. K. Zalewski, W. Waligóra, *HMS Furious*, „Technika Wojskowa. Historia” 2011, nr 3 (9), s. 88–99. Nie powinno się zatem zaliczać *Furiosa* do klasy lotniskowców aż do zakończenia jego trzeciej przebudowy w 1925 roku, dzięki której otrzymał on wreszcie pokład startowy umożliwiający bezpieczne lądowanie. W okresie od 25 czerwca 1917 roku, gdy wszedł do służby, do 1 września 1925 roku, gdy zakończono jego rekonstrukcję na lotniskowiec, jednostkę tę powinno się klasyfikować jako krążownik lotniczy.

² Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 7, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999, s. 106–146.

lub nie uwzględniają one wszystkich uwarunkowań operacyjnych i taktycznych wykorzystania tych okrętów³. Jednym z takich przypadków jest – pod wieloma względami wyjątkowy – japoński lotniskowiec *Shinano*.

Japońska Marynarka Wojenna (jap. Nippon Kaigun) w całym okresie istnienia musiała liczyć się z koniecznością prowadzenia działań wojennych przeciw znacznie silniejszemu przeciwnikowi. Początkowo były to Chiny – w latach 1872–1895, następnie Rosja – w latach 1895–1905, a w końcu Stany Zjednoczone Ameryki – w latach 1905–1945⁴. Ministerstwo Marynarki Wojennej (jap. Kaigunshō) i Sztab Generalny Marynarki Wojennej (jap. Gunreibu) Kraju Kwitnącej Wiśni⁵ nieustannie poszukiwały sposobów na to, jak zniwelować ekonomiczną i demograficzną przewagę swych kolejnych czołowych przeciwników. W rezultacie w cesarskiej flocie pojawiało się wiele nowatorskich, choć nie zawsze udanych pomysłów. Ich wspólnym mianownikiem było dążenie do zniwelowania materiałowej i ilościowej przewagi potencjalnego wroga. Niektóre z tych wdrożonych koncepcji przyniosły Cesarstwu Japońskiemu znaczące sukcesy. Można tu wskazać przykładowo *Długie Lance* – doskonałe torpedy kalibru 610 mm⁶, samoloty torpedowe dalekiego zasięgu G3M i G4M⁷ bądź myśliwce pokładowe A6M *Reisen*⁸. Większość z nich nie odegrała jednakże znaczącej roli w toku działań wojennych.

Jednym z oryginalnych pomysłów cesarskiej floty był lotniskowiec zaopatrzeniowy *Shinano*. Jednostka ta miała unikatowy charakter, żadna inna flota świata ani w okresie II wojny światowej, ani później nie miała w składzie tego rodzaju okrętu. Nie został też stworzony od stępki, lecz był wynikiem rozległej przebudowy

³ Po 1945 roku do kolejnego starcia lotniskowców najbliżej było w trakcie wojny o Falklandy w 1982 roku. Wiadomo, że zarówno strona brytyjska, jak i argentyńska rozważały taką możliwość. Argentyńczycy nie zdecydowali się wszakże zaryzykować losu swego jedynego lotniskowca – *Veinticinco de Mayo* – który musiałby zmierzyć się nawet z dwoma brytyjskimi odpowiednikami – *Hermesem* i *Invincible* – z których każdy z osobna posiadał na pokładzie więcej samolotów niż okręt przeciwnika. Obszerny opis działań sił morskich w ramach wojny falklandzkiej można znaleźć w monografii: K. Kubiak, *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 2007, s. 500–569.

⁴ J. Jastrzębski, *Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, „Okręty Wojenne” 2011, nr 37, s. 2–14.

⁵ Analiza najwyższych poziomów dowodzenia Japońskiej Marynarki Wojennej w okresie wojny na Pacyfiku została przeprowadzona w monografii: J. Jastrzębski, *Organizacja Japońskiej Marynarki Wojennej na poziomie strategicznym 7 XII 1941–2 IX 1945*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2014.

⁶ Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994, *passim*; T. Borówka, *Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 43, s. 37–47.

⁷ Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 1, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990, s. 81–85; K. Kubiak, *Malaje 1941–1942*, Bellona, Warszawa 2004, s. 28–33.

⁸ Ł. Stach, *Nie tylko A6M Zero. Lotnictwo myśliwskie Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej w wojnie na Pacyfiku [w:] Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016, s. 163–214; K. Zalewski, *Mitsubishi A6M2 Reisen*, „Lotnictwo” 2004, nr 8 (41), s. 49–57.

nieukończonego pancernika liniowego typu *Yamato*⁹. Powstały w ten sposób obiekt nigdy wszakże nie został przetestowany w boju, gdyż już kilka dni po oficjalnym wejściu do służby został zatopiony przez amerykański okręt podwodny *Archerfish* – mimo eskorty aż trzech niszczycieli. Stało się to 29 listopada 1944 roku¹⁰.

W związku z tym wyjątkowym okrętem pojawiają się następujące pytania: czy rezygnacja z budowy pancernika *Shinano* była postępowaniem racjonalnym? Czy wykorzystanie jego nieukończonego kadłuba do stworzenia największego lotniskowca ówczesnego świata było działaniem sensownym i pożytecznym? Na ile owa unikatowa odmiana lotniskowca miała w ogóle szansę, aby przynieść japońskiej flocie jakieś nadzwyczajne korzyści, przekraczające te, jakich mogła się ona spodziewać z wprowadzenia do służby tej wielkości okrętu lotniczego w klasycznej formie? I wreszcie, czy koncepcja lotniskowca zaopatrzeniowego mogła liczyć na upowszechnienie? Z uwagi na niemożność skonfrontowania tak postawionych pytań z działaniami bojowymi *Shinano* pozostaje jedynie dokonanie analizy funkcjonalności jednostki na podstawie jej cech konstrukcyjnych i przewidywanego dla niej zastosowania oraz uwarunkowań operacyjnych i taktycznych ujawnionych w toku wojny na Pacyfiku, a odnoszących się do działań lotniskowców i samolotów pokładowych.

Pancerniki typu *Yamato*

Japońskie stocznie produkowały pancerniki typu *Yamato* w okresie od 1937 do 1942 roku¹¹. Początkowo planowano zbudowanie pięciu jednostek według tego projektu. Ostatecznie zamówiono i położono stępki jedynie pod cztery okręty, a zwodowano i ukończono zaledwie dwa z nich, mianowicie *Yamato* i *Musashi*¹². Budowę pozostałych dwóch kadłubów wstrzymano w listopadzie 1941 roku, a anulowano w marcu 1942 roku¹³, gdy było już oczywiste, że era dominacji okrętów pancernych dobiega końca, a „królewskie berło” przeszło na klasę lotniskowców, nowych władców oceanów.

Stępkę pod *Yamato* położono 4 listopada 1937 roku, spłynął zaś na wodę 8 sierpnia 1940 roku, a do służby wprowadzono go 16 grudnia 1941 roku¹⁴. Budowę

⁹ S. Lipiecki, K. Zalewski, *Pancerniki typu Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 2 (2), s. 36–54.

¹⁰ J. Enright, J. Ryan, *Shinano! The Sinking of Japan's Secret Supership*, St. Martin's Press, New York 1987, *passim*; P. Wiśniewski, *Lotniskowiec „Shinano”*, „Okręty” 2017, nr 2 (50), s. 56–67.

¹¹ C. Szoszkiewicz, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993, s. 140.

¹² T. Klimczyk, *Historia pancernika*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 177–179.

¹³ G. Nowak, *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 2 (8), s. 78–89.

¹⁴ M. Skwiot, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2009, s. 138.

Musashi zainicjowano 29 marca 1938 roku, z pochylni zszedł 1 listopada 1940 roku, a zasilił flotę 5 sierpnia 1942 roku¹⁵. *Yamato* był odpowiednio dziewiątym, a jego bliźniak dziesiątym japońskim pancernikiem liniowym. Ich poprzednikami, licząc od najstarszego, były kolejno: *Kawachi*, *Settsu*, *Fusō*, *Yamashiro*, *Ise*, *Hyūga*, *Nagato*, *Mutsu*¹⁶.

Trzeci z pancerników typu *Yamato* rozpoczęto konstruować 4 maja 1940 roku, lecz w tej roli nie został nigdy zwodowany, choć niewiele brakowało do osiągnięcia tej fazy budowy¹⁷. Przewidziano dla niego nazwę *Shinano*. Szacowano, że gdy zawieszono na nim prace stoczniove, były one zaawansowane na około 50%¹⁸. Czwarta z jednostek zaczęła powstawać 7 listopada 1940 roku. Nigdy nie spłynęła na wodę i nigdy nie nadano jej oficjalnie nazwy, a gdy wstrzymywano jej budowę, prace były doprowadzone do stanu około 30%¹⁹.

Imiona *Yamato*, *Musashi* i *Shinano* pochodziły od nazw starych japońskich prowincji, analogicznych do funkcjonującego w Polsce tradycyjnego podziału na Wielkopolskę, Mazowsze, Śląsk itd. Wszystkim pancernikom spod bandery Imperium Wschodzącego Słońca nadawano właśnie nazwy wywodzące się z owych prowincji i nie ulega wątpliwości, że nazwy czwartego i piątego pancernika typu *Yamato* również miałyby takie źródło pochodzenia, gdyby nie przerwano programu ich budowy. Innym zwyczajem cesarskiej floty – można powiedzieć swego rodzaju przywilejem okrętu bojowego, zwłaszcza dużego – było również to, że w razie przebudowy na jednostkę innej klasy zachowywał on pierwotną nazwę (np. *Akagi*, *Kaga*, *Settsu*). Także w przypadku *Shinano* dochoowano tej tradycji.

W momencie wejścia do służby charakterystyka bojowa pancerników typu *Yamato* była następująca: wyporność standardowa wynosiła 66 200 ton²⁰, długość całkowita kadłuba sięgała 263 metrów, a szerokość prawie 39 metrów. Na uzbrojenie główne składało się 9 dział kalibru 460 mm, zgrupowanych w trzech trzylufowych wieżach rozmieszczonych w osi symetrii okrętu. Na artylerię średnią składało się 12 dział kalibru 155 mm, również zgrupowanych w trzylufowych wieżach. Artyleria przeciwlotnicza liczyła natomiast pierwotnie 12 dział kalibru 127 mm i 24 działka kalibru 25 mm. Prędkość maksymalna pancerników wynosiła 27 węzłów, a zasięg maksymalny oscylował wokół 7200 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 16 węzłów²¹. W toku wojny na Pacyfiku zdjęto dwie wieże z łącznie

¹⁵ A. Yoshimura, *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002, s. 54, 112, 143.

¹⁶ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2007, s. 198.

¹⁷ G. Nowak, *Superpancernik...*, op. cit., s. 78–89.

¹⁸ K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 160–161.

¹⁹ C. Szoszkiewicz, *Pancerniki...*, t. 1, op. cit., s. 140–141.

²⁰ W całym tekście mowa o tonie metrycznej równej 1000 kg.

²¹ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011, s. 134–145; K. Kwiatkowska, M. Skwiot, *Geneza budowy japońskich pancerników typu Yamato. Projekty pancerników*, „Morze, Statki i Okręty” 2006, nr 1 (55), s. 74–81; S. Lipiecki, K. Zalewski,

sześcioma armatami kalibru 155 mm, za to liczba luf dział kalibru 25 mm wzrosła aż do 150 w przypadku pancernika *Yamato* i 130 w przypadku jego bliźniaka, *Musashi*²².

Wiadomo, że druga para tych jednostek, z *Shinano* na czele, miała mieć nieco zmodyfikowane uzbrojenie. Zamierzano całkowicie zrezygnować z dział 155 i 127 mm, a w zamian wprowadzić 24 armaty uniwersalne kalibru 100 mm, zgrupowane w dwulufowych wieżach skupionych na śródkręciu wokół nadbudówki głównej, po połowie na każdej z burt²³. Miały one zatem pełnić także funkcję artylerii średniej, choć przyznać trzeba, że były przede wszystkim nowoczesną i cieszącą się znakomitą opinią bronią do zwalczania samolotów na większych wysokościach i dystansach. Do zwalczania celów nawodnych nadawały się znacznie gorzej ze względu na niską wagę pocisku – zaledwie 13 kilogramów²⁴ – podczas gdy pocisk do dział kalibru 127 mm miał masę około 23 kilogramów²⁵. Niemniej uniwersalizacja artylerii średniego kalibru na okrętach liniowych była trendem idącym we właściwym kierunku, identycznie postępowali Amerykanie (pancerniki typów *North Carolina*, *South Dakota* i *Iowa* z uniwersalnymi działami kalibru 127 mm) oraz Brytyjczycy (pancerniki typów *King George V* i *Vanguard* z uniwersalnymi działami kalibru 133 mm)²⁶.

Yamato był ostatnim typem japońskich pancerników liniowych, jaki wprowadzono do służby, choć przed wybuchem wojny na Pacyfiku *Nippon Kaigun* prowadziła prace studyjne nad jeszcze większymi okrętami tej klasy, uzbrojonymi w działa kalibru 510 mm²⁷. Zresztą projekt *Yamato* również przewidywał możliwość zastąpienia w przyszłości trzylufowych wież z działami 460 mm dwulufowymi wieżami z działami o średnicy o 50 mm większej!

Koniec japońskich superpancerników był znamienny. Oba zostały zatopione przez amerykańskie lotnictwo, nigdy nie stoczywszy walki z żadnym okrętem

Pancerniki..., op. cit., s. 36–54; K. Kwiatkowska, M. Skwiot, *Geneza budowy japońskich pancerników typu Yamato. Droga do projektu*, „Morza, Statki i Okręty” 2005, nr 6 (54), s. 56–63.

²² C. Szoszkiewicz, *Pancerniki...*, t. 1, op. cit., s. 143. *Musashi* zatonął kilka miesięcy wcześniej niż jego bliźniak, stąd *Yamato* zdołano jeszcze dodatkowo dobroić, nim dopełnił się jego los.

²³ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki...*, t. 2, op. cit., s. 146; G. Nowak, *Superpancernik...*, op. cit., s. 78–89.

²⁴ L. Ahlberg, H. Lengerer, *Taihō*, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008, s. 49–52; R. Kochnowski, „*Akizuki*” – *niezwykły typ niszczyciela*, „Okręty Wojenne” 2011, nr 37, s. 79–82; Ł. Stach, *Akizuki* – „*Jesienny Księżyc*” *Cesarskiej Floty*, „Okręty” 2013, nr 6 (26), s. 28–39.

²⁵ W. Góralski, G. Nowak, *Japoński ciężki krążownik „Tone”*, „Okręty” 2011, nr 6 (7), s. 43.

²⁶ J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999, s. 496 i 615.

²⁷ C. Szoszkiewicz, *Pancerniki...*, t. 1, op. cit., s. 152; M. Skwiot, *Japońskie pancerniki...*, t. 2, op. cit., s. 68–72. Wprawdzie w literaturze przedmiotu wskazuje się powszechnie 508 mm jako kaliber tych gigantycznych dział, ale nie jest to możliwe. Japończycy używali systemu metrycznego, a nie calowego, i wszystkie działa, które były ich rdzennym pomysłem, kalibrowano do 5 lub 10 mm; wystarczy wskazać przykłady armat morskich – 25, 100, 140, 155, 200, 410 i 460 mm oraz projektowane, lecz nigdy niezastosowane 310 mm i 360 mm.

artyleryjskim przeciwnika. *Musashi* pogrążył się w falach jako pierwszy – 24 października 1944 roku w toku bitwy pod Leyte²⁸. *Yamato* przeżył bliźniaka raptem o kilka miesięcy, samoloty z białą gwiazdą na skrzydłach zatopiły go 7 kwietnia 1945 roku, w trakcie rajdu japońskiego zespołu okrętów artyleryjskich i torpedowych ku Okinawie²⁹.

Przyczyny konwersji *Shinano* na lotniskowiec

W latach 1941–1943 oba superpancerniki nie były zbyt intensywnie wykorzystywane, podobnie zresztą jak pozostałe cesarskie artyleryjskie kolosy³⁰. Niewiele będzie przesady w stwierdzeniu, że ich najważniejszym zadaniem stało się pełnienie na zmianę zaszczytnej funkcji okrętu flagowego admirała Isoroku Yamamoto – dowódcy Połączonej Floty (jap. Rengō Kantai), która stanowiła najpotężniejsze ramię Japońskiej Marynarki Wojennej, gromadząc większość jej najwartościowszych okrętów³¹. To nie była już wojna pancerników, choć wciąż zaliczano je dumnie do trzonu floty. W działaniach lotniskowcowych zespołów uderzeniowych wykorzystywano jedynie cztery krążowniki liniowe typu *Kongō*, ze względu na dysponowanie przez nie wysoką prędkością maksymalną, sięgającą po międzywojennych modernizacjach aż 30 węzłów. Także w nocnych działaniach wokół Guadalcanalu między sierpniem a listopadem 1942 roku chętnie z nich korzystano właśnie z powodu niezwykle wysokiej mobilności³². Osiem rasowych pancerników liniowych – wliczając w to oprócz *Yamato* i *Musashi* także *Nagato* i *Mutsu*, uzbrojone w osiem dział 410 mm³³, oraz *Fusō*, *Yamashiro*, *Ise* i *Hyūga*, każdy z 12 armatami kalibru 356 mm³⁴ – rzadko opuszczało natomiast bazy. Wszystkie one niewiele wносиły do nowoczesnej powietrzno-morskiej wojny, jaką skuteczniały na Pacyfiku floty japońska i amerykańska w toku II wojny światowej.

²⁸ S. Morison, *Leyte*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2011, s. 218–224; C. Cestra, *Japoński pancernik „Musashi”*, „Okręty” 2016, nr 5 (47), s. 22–36; K. Zalewski, *Pancernik Musashi. Historia operacyjna*, „Morze, Statki i Okręty” 2009, nr 1 (85), s. 24–29.

²⁹ S. Morison, *Zwycięstwo na Pacyfiku 1945*, Fundacja historia.pl, Gdańsk 2018, s. 227–239; K. Zalewski, *Historia operacyjna pancernika Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 12 (84), s. 37–43.

³⁰ P. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, Naval Institute Press, Annapolis 1978, s. 3–291; T. Hara, *Dowódca niszczyciela*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2003, *passim*; J. Pertek, W. Supiński, *Wojna morska 1939–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959, s. 281–332.

³¹ H. Agawa, *Yamamoto*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2005, *passim*.

³² S. Morison, *Guadalcanal*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2004, s. 81–284; G. Nowak, *Japoński pancernik „Kongo”*, „Militaria XX Wieku” 2008, nr 3 (7), s. 39–49.

³³ M. Skwiot, *Nagato, Mutsu*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2007, *passim*; *idem*, *Nagato, Mutsu*, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008, s. 13–22.

³⁴ Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995, s. 865; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 10 (106), s. 30–43 oraz cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 11 (107), s. 35–46.

Japońska admiralicja zdawała sobie sprawę z tego, że pancerniki mają już nikłą przydatność w nowoczesnych działaniach wojennych. Najlepszym tego dowodem jest to, że tuż po wybuchu wojny na Pacyfiku anulowano budowę drugiej pary pancerników typu *Yamato*. Los *Shinano* zdeterminował zaś wynik bitwy powietrzno-morskiej o Midway, w której cesarska flota straciła cztery duże lotniskowce uderzeniowe (*Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* i *Sōryū*). Była to ogromna strata, stawiająca pod znakiem zapytania zdolność Japońskiej Marynarki Wojennej do dalszego utrzymania inicjatywy strategicznej na Oceanie Spokojnym. Wystarczy tylko wspomnieć, że owe cztery zatopione jednostki były w stanie hangarować około 280 samolotów. 6 czerwca 1942 roku na stanie *Nippon Kaigun* pozostały już tylko dwa takie okręty lotnicze (*Shōkaku* i *Zuikaku*). Na ich pokładach mogło bazować jedynie około 160 samolotów, co oddaje skalę strat poniesionych przez Japończyków pod Midway³⁵.

Należało pilnie podjąć kroki, które pozwoliłyby nie tylko odzyskać potencjał bojowy głównej pięści uderzeniowej Imperium Wschodzącego Słońca, czyli floty lotniskowców, lecz i znaleźć sposób na zniwelowanie gospodarczej przewagi USA, której stocznie już realizowały gigantyczny plan rozwoju Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych (ang. United States Navy [U.S. Navy]), przewidujący m.in. wprowadzenie do służby 32 dużych lotniskowców uderzeniowych typu *Essex* i dziewięciu małych typu *Independence*³⁶.

Oprócz podejmowania działań doraźnych, polegających na przesunięciu małych lotniskowców drugiej linii do zadań dotąd wykonywanych przez lotniskowce duże, zarówno Sztab Generalny Marynarki Wojennej, jak i Ministerstwo Marynarki Wojennej poszukiwały rozwiązań pozwalających poprawić sytuację w siłach lotniskowców w dłuższej perspektywie czasowej. Sprawa nie była 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 stoczniach konstruowano w połowie 1942 roku jedynie jeden duży lotniskowiec uderzeniowy (*Taihō*) i niewiele można było zrobić, aby prace nad nim przyspieszyć. Mógł być gotowy dopiero na rok 1944, a i to nie bez pewnych manipulacji przy projekcie, pogarszających jego jakość (np. rezygnacja z jednej windy

³⁵ Szczegółowa analiza bitwy o Midway została przeze mnie przeprowadzona w pracy: J. Jastrzębski, *Midway*, Wydawnictwo Attyka, Warszawa 2014, do której w tym zakresie odsyłam. Ponadto starcie to widziane od strony japońskiej prezentują M. Fuchida, M. Okumiya, *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 1996, od strony amerykańskiej zaś S. Morison, *Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942–sierpień 1942*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2008. Najbardziej wartościową pracę obcojęzyczną stanowi jednak obszerna monografia: J. Parshall, A. Tully, *Shattered sword. The untold story of the battle of Midway*, AU Press, Washington 2007.

³⁶ K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, t. 2, s. 35–56.

lotniczej)³⁷. Przyspieszono natomiast kładzenie stępek pod o prawie połowę mniejsze, a przez to krócej budowane lotniskowce typów *Unryū I* oraz *Unryū II*, 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*); ukończenie kolejnych trzech (*Aso, Kasagi, Ikoma*) zakładane było na pierwsze miesiące 1945 roku, lecz nic z tego nie wyszło ze względu na odcięcie Wysp Japońskich od dostaw surowców przez amerykańską nieograniczoną wojnę podwodną³⁸. Podjęto także decyzję o przebudowie na lotniskowce grupy okrętów wojennych i statków cywilnych. Możliwości w tym względzie były wszakże bardzo ograniczone, potencjalni kandydaci do przebudowy musieli bowiem spełniać szereg wymogów, takich jak odpowiednie rozmiary kadłuba, solidność konstrukcji, osiągnięta prędkość itp.

Wreszcie zaczęto też poszukiwać możliwości ewentualnej konwersji aktualnie produkowanych w stoczniach większych okrętów. W fazie produkcyjnej znajdowały się jedynie dwa superpancerniki typu *Yamato*, odpowiednio w stanie ukończenia 50% i 30%. *Shinano* zdecydowano się przebudować na lotniskowiec, co miało zostać sfinalizowane w listopadzie 1944 roku, aczkolwiek pierwotnie planowano zakończyć prace stoczniowe w lutym 1945 roku³⁹. Zrezygnowano natomiast z konwersji jego mniej zaawansowanego bliźniaka, gdyż przy ogromnych kosztach należałoby czekać na jego ukończenie nawet dwa lata dłużej. Ekonomiczniej było te środki wykorzystać na budowę kolejnych lotniskowców typu *Unryū* i jego zmodyfikowanej wersji. 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. Mowa tu o krążownikach lekkich typów *Katori* (w budowie jeden okręt)⁴⁰, *Agano* (w budowie cztery okręty)⁴¹ i *Ōyodo* (w budowie jeden okręt)⁴². Jedyne krążownik ciężki *Ibuki* się do tego nadawał. Jego stępkę położono 24 kwietnia 1942 roku, zatem kilka tygodni przed bitwą o Midway. Zdecydowano o jego przekształceniu w lotniskowiec. Ostatecznie jednak do końca wojny na Pacyfiku nie został ukończony, choć prace nad nim były niezwykle zaawansowane⁴³. W cesarskich stoczniach nie było żadnych innych ciężkich okrętów

³⁷ L. Ahlberg, H. Lengerer, *Taihō*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2004, s. 28; *idem*, *Taihō*, t. 2, op. cit., s. 11.

³⁸ K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 1, op. cit., s. 155–160; M. Skwiot, „*Unryū*” – standaryzacja lotniskowców, „*Okręty*” 2017, nr 2 (50), s. 20–28.

³⁹ R. Kochnowski, *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „*Okręty Wojenne*” 2013, nr 43, s. 130–136.

⁴⁰ G. Nowak, *Katori, Kashima i Kashii. Szkolna trójka Japońskiej Cesarskiej Floty*, „*Morza i Okręty*” 2015, nr 1 (1), s. 37–48.

⁴¹ M. Kopacz, *Krążowniki lekkie typu Agano*, „*Morze, Statki i Okręty*” 2012, nr 5 (123), s. 50–58.

⁴² G. Nowak, *Kłopotliwy jedynek. Japoński krążownik Oyodo*, „*Technika Wojskowa. Historia*” 2013, nr 3 (9), s. 72–83.

⁴³ K. Zalewski, *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „*Morze, Statki i Okręty*” 2013, nr 4 (133), s. 41–49.

w budowie, które można byłoby przekonwertować na lotniskowce, co w jakiejś mierze podkreśla ograniczenia przemysłu stoczniowego Kraju Kwitnącej Wiśni w porównaniu z możliwościami produkcyjnymi jego głównego rywala z przeciwnej strony Pacyfiku. W latach 1944–1945 sytuację jeszcze pogorszała nieograniczona wojna podwodna prowadzona przez U.S. Navy przeciw japońskiej żegludze, niesłychanie skuteczna. Amerykańskim podwodniakom udało się osiągnąć względem Wysp Japońskich to, co nie powiodło się niemieckiej broni podwodnej (niem. Ubootwaffe) wobec Wysp Brytyjskich, czyli niemal całkowite odcięcie przeciwnika od dostaw zamorskich surowców⁴⁴.

Powody kasacji czwartego pancernika typu *Yamato*

Jak zostało wcześniej nadmienione, Japończycy nie zdecydowali się na przebudowę na lotniskowiec czwartego pancernika typu *Yamato*. Jednostce nigdy nie nadano oficjalnego imienia, choć podobno planowano dla niej nazwę *Kii*⁴⁵, i można w tej sprawie powiedzieć tylko tyle, że byłoby to możliwe, gdyż mieści się ona w zbiorze nazw zarezerwowanych w cesarskiej flocie dla pancerników. Prace stoczniove nad interesującym nas tu okrętem rozpoczęto 7 listopada 1940 roku, ale już w listopadzie 1941 roku zostały one wstrzymane – czyli jeszcze przed rozpoczęciem wojny na Pacyfiku⁴⁶. Ostatecznie we wrześniu 1942 roku Japończycy postanowili przeznaczyć nieukończony kadłub do kasacji, a odzyskane surowce przekazać na rzecz produkcji innych, mniejszych jednostek⁴⁷. Decyzja ta zaskakuje, jeśli uwzględni się całą dotychczasową politykę Japońskiej Marynarki Wojennej, prowadzoną konsekwentnie od początku jej powstania w 1872 roku. Pogodzenie się ze zmarnowaniem już zainwestowanych zasobów było stanowczo nietypowe dla Kraju Kwitnącej Wiśni, który swą potęgę morską – na początku lat 40. XX wieku już trzecią w świecie – stworzył ogromnym kosztem społecznym, gdyż sam jego potencjał gospodarczy był słabszy nie tylko od Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, ale nawet mocarstw znajdujących się w rankingach flot poniżej Japonii, takich jak Francja, Niemcy czy Związek Radziecki.

Przypadek podobny jak w przypadku niedoszłego bliźniaka *Shinano* miał miejsce przed 1945 rokiem tylko raz – w 1922 roku, gdy odstąpiono od dalszej budowy zwodowanego już pancernika liniowego *Tosa*⁴⁸ i krążowników liniowych *Amagi*,

⁴⁴ C. Blair, *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Wydawnictwo Magnum, Warszawa 2001, *passim*. Tymczasem osiągnięcia japońskich okrętów podwodnych w wojnie na Pacyfiku, mimo ogromnych inwestycji w ten rodzaj broni, okazały się mizerne. Analizę tej sytuacji zawiera monografia: Ł. Stach, *Zmarnowany potencjał. Japońska flota podwodna w okresie walk na Pacyfiku 1941–1945*, Wydawnictwo Inforteditions, Zabrze 2015.

⁴⁵ S. Lipiecki, K. Zalewski, *Pancerniki...*, op. cit., s. 46.

⁴⁶ C. Szoszkiewicz, *Pancerniki...*, t. 1, op. cit., s. 140.

⁴⁷ G. Nowak, *Superpancernik...*, op. cit., s. 80; S. Lipiecki, K. Zalewski, *Pancerniki...*, op. cit., s. 45–46.

⁴⁸ M. Kopacz, *Niedoszłe olbrzymy cesarskiej floty. Pancerniki Kaga i Tosa*, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 5 (101), s. 39–53.

Atago i *Takao*⁴⁹. Stało się to wszakże na skutek podpisania traktatu waszyngtońskiego dotyczącego redukcji zbrojeń morskich, zobowiązującego Cesarstwo Japonii do takich działań. Ponadto, pozostając w zgodzie z jego przepisami, Nippon Kaigun zdołała uratować kilka innych jednostek potencjalnie również przeznaczonych do likwidacji – mianowicie kadłuby pancernika *Kaga* i krążownika *Akagi*, reprezentujących typy wyżej wymienionych, a nigdy nieukończonych okrętów, zostały przeznaczone do przebudowy na lotniskowce i w takiej konfiguracji obie jednostki podniosły banderę Wschodzącego Słońca⁵⁰. Co więcej, najstarszy będący wówczas w służbie japoński pancernik liniowy *Settsu* został przebudowany na okręt-cel⁵¹. O ile działania te nie odbiegały od postępowania USA i Albionu, które podjęły analogiczne kroki narzucone zobowiązaniami traktatowymi⁵², o tyle warto zwrócić uwagę na jeszcze dwa przykłady postępowania cesarskiej floty, wiele mówiące o jej podejściu do marnowania posiadanych zasobów.

Pierwszym z nich niech będzie to, że u progu wojny na Pacyfiku Japonia wciąż utrzymywała w czynnej służbie i w charakterze okrętów bojowych aż pięć skrajnie wówczas przestarzałych krążowników pancernych: *Asama*, *Iwate*, *Izumo*, *Azuma* i *Yakumo*, a szósty, *Tokiwa*, został przebudowany na stawiacz min, jednak zachował przy tym większość cech krążownika⁵³. Poza Japońską Marynarką Wojenną jedynie floty włoska (*San Giorgio*) i grecka (*Georgios Averoff*) zachowały do 1941 roku w służbie po jednej jednostce⁵⁴ tej już przed I wojną światową przestarzałej klasy⁵⁵. Widać tu wyraźnie, jak bardzo Japończycy starali się do maksimum wykorzystywać posiadane, a tak bardzo ograniczone zasoby materialne. Warto dodać, że japońskie krążowniki pancerne u zarania wojny na Pacyfiku pełniły nie tylko funkcję krążowników szkolnych, lecz także jednostek flagowych. Na krążowniku *Izumo* powiewała flaga dowódcy Floty Obszaru Chińskiego (jap. *Shina Hōmen Kantai*) wiceadmirała Koga Mineichi⁵⁶, a na *Iwate* znak wiceadmirała Sugiyama Rokuzō, zwierzchnika

⁴⁹ G. Nowak, *Japoński lotniskowiec Akagi*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2018, s. 11–16.

⁵⁰ J. Jastrzębski, J. Polit, *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921–6 II 1922*, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2012, nr 3 (113), s. 55–61.

⁵¹ K. Dąbrowski, *Okręty liniowe „Kawachi” i „Settsu” – pierwsze drednoty Nipponu*, „Okręty Wojenne” 2011, nr 37, s. 23–35.

⁵² J. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, s. 124–142.

⁵³ Z. Flisowski, *Burza...*, t. 2, op. cit., s. 880; A. Aleksandrow, S. Bałakin, „*Asama*” i *kuzyni*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2011, nr 2 (106), s. 7–20, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2011, nr 3 (107), s. 7–15, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2011, nr 4 (108), s. 30–37, cz. 4, „Okręty Wojenne” 2011, nr 5 (109), s. 26–36.

⁵⁴ J. Lipiński, *Druka wojna światowa...*, op. cit., s. 544 i 647.

⁵⁵ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 16–18.

⁵⁶ http://www.niehorster.org/014_japan/41-12-08_navy/fleet_china/ctf_0-hqs.html, [dostęp: 18.07.2019]; J. Jastrzębski, *Organizacja...*, op. cit., s. 59 i 133.

3. Chińskiej Floty Ekspedycyjnej (jap. Dai San Kenshi Kantai), wchodzącej zresztą w skład Floty Obszaru Chińskiego, która miała w istocie status grupy flot⁵⁷.

Drugim przykładem jest postępowanie Japończyków wobec carskich okrętów uszkodzonych i osadzonych na dnie bazy w Port Artur, którą zdobyli w styczniu 1905 roku⁵⁸. Po zakończeniu wojny japońsko-rosyjskiej zdecydowali się oni na wydobycie i wyremontowanie niemal wszystkich zdobytych wraków oraz wcielenie ich do własnej floty. Stało się tak mimo tego, że większość z nich była już wówczas przestarzała technicznie, a wszystkie wymagały mniejszych lub większych kosztownych napraw i przeróbek. Były wśród nich pancerniki eskadrowe: ukończona w 1898 roku *Połtawa* – późniejszy japoński *Tango*, ukończony w 1901 roku *Pierieswiet* – późniejszy *Sagami*, ukończona w 1902 roku *Pobieda* – późniejszy *Suwo*, ukończony w 1902 roku *Retwizan* – późniejszy *Hizen* oraz ukończony w 1903 roku krążownik pancerni *Bajan* – późniejszy *Aso*⁵⁹. Dodajmy tu, że rosyjska myśl stoczniowa nie cieszyła się na przełomie XIX i XX wieku zbyt wysokim prestiżem. Japończykom żal było jednak nawet i takich okrętów.

Owo nietypowe zachowanie Nippon Kaigun wobec niedoszej jednostki bliźniaczej *Shinano* wymaga zatem wyjaśnień. Otóż, jak już wiemy, gdy przerwano prace nad oboma superpancernikami typu *Yamato* drugiej serii, bardziej zaawansowana jednostka znajdowała się w stanie budowy szacowanym na 50%, a mniej zaawansowaną oceniano na około 30%. Stępkę pod tę ostatnią położono 7 listopada 1940 roku, a zatem niemal dokładnie pół roku po rozpoczęciu wznoszenia *Shinano*. Konwersja na lotniskowiec wymagała demontażu części już zabudowanych elementów konstrukcyjnych na trzecim niedoszłym gigancie⁶⁰, można zatem zakładać, że prace z tym związane opóźniły proces produkcyjny, lecz co najwyżej o kilka tygodni. Ponieważ czwarty okręt liniowy był znacznie opóźniony w budowie, jego konwersja nie wymagałaby żadnych poważniejszych czynności rozbiórkowych. Stąd możemy oszacować, oczywiście czysto teoretycznie, że gdyby przystąpiono do niej w tym samym momencie, co na *Shinano*, to drugi superlotniskowiec zostałby ukończony około pięć miesięcy po nim. Ta różnica, choć bardzo orientacyjna, nie wydaje się zatem przesadnie wielka i z pewnością to nie ona miała wpływ na ostateczną decyzję o losie okrętu. Rzecz jednak w tym, że ów okres budowy byłby do utrzymania jedynie pod warunkiem, że przeznaczono by do tych prac identyczną liczbę stoczniovców, a harmonogram dostaw materiałowych byłby taki sam. I właśnie czynnik pracochłonności oraz dostępność niezbędnych surowców i półproduktów stanowiły rozstrzygającą kwestię.

⁵⁷ http://www.niehorster.org/014_japan/41-12-08_navy/fleet_china/ctf_3-fleet.html, [dostęp: 18.07.2019]; J. Jastrzębski, *Organizacja...*, op. cit., s. 58, 76 i 131.

⁵⁸ J. Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985, s. 389–392.

⁵⁹ P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005, s. 469–473, 697–699.

⁶⁰ K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 1, op. cit., s. 161; M. Skwiot, *Japońskie pancerniki...*, t. 2, op. cit., s. 146.

Jednostki typu *Yamato* były ze wszech miar nietypowymi konstrukcjami, a główny problem stanowiła ich niespotykana w dziejach budownictwa okrętowego aż do lat 50. XX wieku ogromna wyporność, a co za tym idzie obecność wielu niezwykle dużych i w związku z tym trudnych w montażu podzespołów i części. Powodowało to, że nakłady pracy i kapitału przypadające na tonę każdego z tych okrętów były statystycznie większe niż w przypadku znacznie mniejszych jednostek. Ale nawet pomijając ową nieproporcjonalność, szacunki jednoznacznie wskazują, co oznaczała dla przemysłu stoczniowego i floty wojennej Imperium Wschodzącego Słońca ewentualna kontynuacja budowy owej czwartej jednostki, nawet w formie lotniskowca, a nie pancernika. Z wyżej przedstawionych danych wynika, że wyporność standardowa *Yamato* wynosiła około 66 000 ton. Prace nad ostatnim rozpoczętym okrętem tego typu przerwano po roku w stanie zaawansowania około 30%. Możemy zatem w dużym uproszczeniu przyjąć, że nieukończony kadłub ważył już w przybliżeniu 19 000 ton. Lotniskowiec *Shinano* wypierał zaś około 63 000 ton, o czym dalej będzie jeszcze mowa. Oznacza to, że stocznia w Kure, gdzie powstawała jednostka, musiałaby złożyć około kolejne 44 000 ton, by ją ukończyć, oczywiście przy założeniu identycznej konfiguracji. Oznacza to, że pełne zaangażowanie w finalizację interesującej nas konstrukcji było równoznaczne z rezygnacją z budowy mniejszych jednostek bojowych o łącznej wyporności wynoszącej co najmniej owe 44 000 ton, a realnie nawet ponad 50 000. Mogło to oznaczać konieczność odstąpienia od produkcji przykładowo trzech lotniskowców typu *Unryū*, każdy po około 17 500 ton wyporności⁶¹, albo 20 niszczycieli typu *Akizuki* po około 2700 ton sztuka⁶² itd. Oczywiście powyższe rozważania mają charakter wyłącznie szacunkowy, uwzględniający trudny do wyliczenia, lecz z pewnością znaczny margines błędu, mimo to dobrze oddają rząd wielkości, o które toczyła się walka w umysłach cesarskich decydentów morskich.

Dodajmy tu jeszcze analizę kosztów alternatywnych związanych z programem *Unryū*. Nie chodzi tu o samą tylko, narzucającą się, konstatację, że lepiej mieć trzy lotniskowce niż jeden, niekoniecznie musi to być bowiem prawdą, ale o faktyczną siłę uderzeniową, jaką sobą reprezentowały obie opcje. Trzy wspomniane mniejsze okręty lotnicze mogły przenosić do 195 samolotów, podczas gdy *Shinano* ledwie 47⁶³, czyli różnica wynosi aż 148 maszyn – i wypada na niekorzyść tego ostatniego. Nawet gdyby drugi superlotniskowiec powstał w zmodyfikowanej optymalnej konfiguracji lotniskowca uderzeniowego i miał około 100 samolotów na pokładzie, to i tak stanowi to liczbę o połowę mniejszą niż reprezentowały trzy jednostki typu *Unryū*. Niezależnie od tego, jak bardzo niedokładne są powyższe szacunki, wskazują one jednoznacznie na podstawowy i dostateczny powód rezygnacji z budowy drugiego nosiciela samolotów typu *Shinano*, przy uwzględnieniu wszelkich ograniczeń potencjału produkcyjnego Kraju Kwitnącej Wiśni.

⁶¹ M. Skwiot, „*Unryū*”..., op. cit., s. 20–28.

⁶² R. Kochnowski, „*Akizuki*”..., op. cit., s. 79–82.

⁶³ G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2010, s. 80–87.

Można też wskazać przyczynę dodatkową japońskiej decyzji, która dotyczy jednak wyłącznie ewentualnej konstrukcji drugiego superlotniskowca w wersji identycznej jak pierwszy. *Shinano* był lotniskowcem wyjątkowym, wymyślonym specjalnie dla zaspokojenia złożonych potrzeb logistycznych lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. Chodzi tu przede wszystkim o jego możliwości jako lotniskowca zaopatrzeniowego i warsztatowego, co szerzej zostanie omówione w kolejnych częściach tego opracowania. Dla grupy co najwyżej kilkunastu lotniskowców, w tym wielu stosunkowo małych, nie było po prostu potrzeby posiadania kolejnego *Shinano*. To prawda, że Brytyjczycy zbudowali w sumie aż trzy lotniskowce warsztatowe, lecz były one znacznie mniejsze niż japoński okręt, a co za tym idzie miały mniejsze możliwości remontu samolotów⁶⁴. Także możliwości transportu aeroplanów zapasowych w liczbie do 80 sztuk dla całego zespołu wydają się wystarczające, przynajmniej jeśli uwzględnimy doświadczenia z 1942 roku, gdyż te z 1944 roku nie mogły oczywiście wpłynąć na decyzję Japończyków w sprawie budowy bliźniaka *Shinano*. Z powyższych względów w grę mogło wchodzić co najwyżej kontynuowanie programu, lecz w zmienionej konfiguracji dużego lotniskowca uderzeniowego, jednak również ta opcja nie została przyjęta z omówionych już względów ekonomicznych.

Wnioski

Odpowiedź na pytanie, czy japońska decyzja o przerwaniu budowy *Shinano* i jego okrętu siostrzanego w konfiguracji pancernika była słuszna, jest jednoznacznie twierdząca. Przy ówczesnym rozwoju techniki wojennomorskiej dalsze inwestowanie w okręty liniowe nie mogło przynieść cesarskiej flocie korzyści mogących uzasadnić ponoszenie ogromnych nakładów koniecznych, by wprowadzić je do służby.

Decyzja o przekształceniu *Shinano* w lotniskowiec również okazała się właściwa. Biorąc pod uwagę to, że jednostka była gotowa prawie w połowie, całkowita rezygnacja z jej ukończenia równałaby się ogromnemu zmarnowaniu poniesionych dotąd nakładów pracy i kosztów. Lotniskowce zaś przy ówczesnym rozwoju techniki wojennomorskiej stanowiły najważniejszy oręż w zmaganiach flot i nie istniała wówczas żadna alternatywa dla takiego wykorzystania nieukończonego kadłuba, która potencjalnie mogłaby przynieść Japończykom większe korzyści militarne.

Na pytanie, czy japońska decyzja o złomowaniu czwartej jednostki typu *Yamato* była racjonalna, odpowiedź nie jest już tak jednoznaczna. Zasadniczo pociągnęła ona za sobą konieczność pogodzenia się z poważnymi stratami ekonomicznymi związanymi z poniesionymi już nakładami na okręt, który był gotowy w około 30%. Mniejsze zaawansowanie niż w przypadku *Shinano* oznaczało oczywiście mniejszy uszczerbek, ale mimo to przy tak wielkiej jednostce niewątpliwie był on znaczny. Właśnie ten ostatni wzgląd stanowi tu okoliczność najbardziej problemową. Kontynuacja budowy w formie lotniskowca pociągnęłaby bowiem za sobą koszty alternatywne, których nie można było zignorować przy ograniczonych możliwościach

⁶⁴ K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 2, op. cit., s. 150–158.

przemysłowych Kraju Kwitnącej Wiśni. Otóż gigantyczne rozmiary okrętu sprawiały, że jego ukończenie oznaczałoby zainwestowanie środków umożliwiających wyprodukowanie aż trzech lotniskowców typu *Unryū*, na których pokładach mogło potencjalnie bazować od dwóch do czterech razy więcej samolotów niż na ewentualnym drugim lotniskowcu typu *Shinano*, który albo dysponowałby owymi 47 maszynami planowanego etatu, albo co najwyżej około setką, gdyby w tym przypadku zdecydowano się optymalnie wykorzystać możliwości, jakie stwarzał tak duży kadłub przy konstrukcji lotniskowca floty. W zasadzie również w tym przypadku można przyznać rację Japońskiej Marynarce Wojennej.

Bibliografia

- Agawa H., *Yamamoto*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2005.
- Ahlberg L., Lengerer H., *Taihō*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2004.
- Ahlberg L., Lengerer H., *Taihō*, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008.
- Aleksandrow A., Bałakin S., „*Asama*” i kuzyni, cz. 1, „Okrety Wojenne” 2011, nr 2 (106).
- Aleksandrow A., Bałakin S., „*Asama*” i kuzyni, cz. 2, „Okrety Wojenne” 2011, nr 3 (107).
- Aleksandrow A., Bałakin S., „*Asama*” i kuzyni, cz. 3, „Okrety Wojenne” 2011, nr 4 (108).
- Aleksandrow A., Bałakin S., „*Asama*” i kuzyni, cz. 4, „Okrety Wojenne” 2011, nr 5 (109).
- Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Wydawnictwo Magnum, Warszawa 2001.
- Barciszewski G., *Okrety lotnicze Japonii*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2010.
- Borówka T., *Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty*, „Okrety Wojenne” 2013, nr 43.
- Cestra C., *Japoński pancernik „Musashi”*, „Okrety” 2016, nr 5 (47).
- Dąbrowski K., *Okrety liniowe „Kawachi” i „Settsu” – pierwsze drednoty Nipponu*, „Okrety Wojenne” 2011, nr 37.
- Dull P., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, Naval Institute Press, Annapolis 1978.
- Dyskant J., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
- Enright J., Ryan J., *Shinano! The Sinking of Japan’s Secret Supership*, St. Martin’s Press, New York 1987.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995.
- Fuchida M., Okumiya M., *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 1996.
- Gozdawa-Gołębiowski J., *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985.
- Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Góralski W., Nowak G., *Japoński ciężki krążownik „Tone”*, „Okrety” 2011, nr 6 (7).
- Hara T., *Dowódca niszczyciela*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2003.
- Jastrzębski J., *Midway*, Wydawnictwo Attyka, Warszawa 2014.

- Jastrzębski J., *Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, „Okrety Wojenne” 2011, nr 37.
- Jastrzębski J., *Organizacja Japońskiej Marynarki Wojennej na poziomie strategicznym 7 XII 1941–2 IX 1945*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2014.
- Jastrzębski J., Polit J., *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921–6 II 1922*, cz. 3, „Okrety Wojenne” 2012, nr 3 (113).
- Klimczyk T., *Historia pancernika*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Kochnowski R., „Akizuki” – niezwykły typ niszczyciela, „Okrety Wojenne” 2011, nr 37.
- Kochnowski R., *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okrety Wojenne” 2013, nr 43.
- Kopacz M., *Krążowniki lekkie typu Agano*, „Morze, Statki i Okrety” 2012, nr 5 (123).
- Kopacz M., *Lotniskowce floty. Krótka historia powstania i rozwoju okrętów klasy, która zdominowała wojnę na morzu*, „Morze, Statki i Okrety” 2014, nr 1 (142).
- Kopacz M., *Niedoszłe olbrzymy cesarskiej floty. Pancerniki Kaga i Tosa*, „Morze, Statki i Okrety” 2010, nr 5 (101).
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 1, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 7, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999.
- Kubiak K., *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 2007.
- Kubiak K., *Malaje 1941–1942*, Bellona, Warszawa 2004.
- Kwiatkowska K., Skwiot M., *Geneza budowy japońskich pancerników typu Yamato. Droga do projektu*, „Morza, Statki i Okrety” 2005, nr 6 (54).
- Kwiatkowska K., Skwiot M., *Geneza budowy japońskich pancerników typu Yamato. Projekty pancerników*, „Morze, Statki i Okrety” 2006, nr 1 (55).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise*, cz. 1, „Morze, Statki i Okrety” 2010, nr 10 (106).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise*, cz. 2, „Morze, Statki i Okrety” 2010, nr 11 (107).
- Lipiecki S., Zalewski K., *Pancerniki typu Yamato*, „Morze, Statki i Okrety” 2008, nr 2 (2).
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999.
- Morison S., *Guadalcanal*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2004.
- Morison S., *Leyte*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2011.
- Morison S., *Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942–sierpień 1942*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2008.
- Morison S., *Zwycięstwo na Pacyfiku 1945*, Fundacja historia.pl, Gdańsk 2018.
- Nowak G., *Japoński lotniskowiec Akagi*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2018.
- Nowak G., *Japoński pancernik „Kongo”*, „Militaria XX Wieku” 2008, nr 3 (7).
- Nowak G., *Katori, Kashima i Kashii. Szkolna trójka Japońskiej Cesarskiej Floty*, „Morza i Okrety” 2015, nr 1 (1).
- Nowak G., *Kłopotliwy jedynak. Japoński krążownik Oyodo*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 3 (9).
- Nowak G., *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 2 (8).
- Olender P., *Wojny morskie 1883–1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005.

- Parshall J., Tully A., *Shattered sword. The untold story of the battle of Midway*, AU Press, Washington 2007.
- Pertek J., Supiński W., *Wojna morską 1939–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2007.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011.
- Skwiot M., *Nagato, Mutsu*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2007.
- Skwiot M., *Nagato, Mutsu*, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008.
- Skwiot M., *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2009.
- Skwiot M., „Unryū” standaryzacja lotniskowców, „Okrety” 2017, nr 2 (50).
- Stach Ł., *Akizuki – „Jesienny Księżyc” Cesarskiej Floty*, „Okrety” 2013, nr 6 (26).
- Stach Ł., *Nie tylko A6M Zero. Lotnictwo myśliwskie Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej w wojnie na Pacyfiku [w:] Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Stach Ł., *Zmarnowany potencjał. Japońska flota podwodna w okresie walk na Pacyfiku 1941–1945*, Wydawnictwo Inforteditions, Zabrze 2015.
- Szozkiewicz C., *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993.
- Wiśniewski P., *Lotniskowiec „Shinano”*, „Okrety” 2017, nr 2 (50).
- Yoshimura A., *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002.
- Zalewski K., *Historia operacyjna pancernika Yamato*, „Morze, Statki i Okrety” 2008, nr 12 (84).
- Zalewski K., *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okrety” 2013, nr 4 (133).
- Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Zalewski K., *Mitsubishi A6M2 Reisen*, „Lotnictwo” 2004, nr 8 (41).
- Zalewski K., *Pancernik Musashi. Historia operacyjna*, „Morze, Statki i Okrety” 2009, nr 1 (85).
- Zalewski K., Waligóra W., *HMS Furious*, „Technika Wojskowa. Historia” 2011, nr 3 (9).

Japanese supplay aircraft carrier *Shinano* – functional analysis.

Part 1: The sources of the concept and genesis

Abstract

The *Shinano* aircraft carrier was created as a result of the reconstruction of the unfinished battleship of the *Yamato* type. The Japanese decision to stop its construction in the battleship configuration was right. The same applies to the fourth *Yamato* unit. With the development of naval technology at the time, further investment in battleships could not bring the Imperial Fleet any benefits that would justify incurring the enormous expenditure necessary to bring it into service. Also the decision to convert *Shinano* into an aircraft carrier was correct. Complete resignation from its completion would be tantamount to a huge waste of

expenditure incurred so far. Aircraft carriers, however, constituted the most important weapon in the struggle of the fleets and at that time there was no competitive option for such use of the unfinished hull, which could potentially bring greater military benefits to the Japanese.

Słowa kluczowe: *Shinano*, lotniskowiec, marynarka wojenna, japońska flota, wojna morską

Key words: *Shinano*, aircraft carrier, navy, Japanese fleet, sea war

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; *Okrety 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; *Niszczyciele Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941–2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, t. 1: *Geneza, ewolucja, typy*, Kraków 2018; *Wojna na Pacyfiku. Faza przewagi 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