

Midway 1942

I

Doktryna Kantai Kessen – japońska „teoria zwycięstwa”

Japońska doktryna decydującej bitwy morskiej zakładała wygranie wojny na morzu dzięki zwycięstwu w pojedynczym starciu morskim. Jeszcze w latach 50. XIX wieku Japonia była zacofanym, wyspiarskim kraikiem zamieszkanym przez zamknięte, przeraźliwie prymitywne technicznie i technologicznie społeczeństwo. Wszystko to zmieniło się dzięki Odnowie Meiji. Radykalne uprzemysłowienie i modernizacja tradycyjnych struktur społecznych sprawiły, że Japonia przebojem wskoczyła na scenę geopolitycznych rozgrywek toczonych przez imperia. Tym „przebojem” była bitwa w Cieśninie Cuszimskiej.

Dla kraju samurajów, pozbawionego niemal wszelkich surowców strategicznych, zdobycie zasobów pozwalających na uratowanie się przed losem poniżanych przez mocarstwa kolonialne Chin było kwestią przetrwania i honoru. Jedyną drogą do ich pozyskania było, siłą rzeczy, przejście przemocą zasobów krain sąsiedzkich – przede wszystkim leżących najbliżej Korei i Mandżurii, a potem Chin¹.

Japonia jest krajem wyspiarskim, a więc jej główną siłą uderzeniową w sposób naturalny musiała być marynarka wojenna. Naturalność wynika m.in. z dostępności przeszkolonych we flocie cywilnej kadr. Podobne zjawiska

¹ Szersze omówienie tego dylematu decyzyjnego: ‡PG III.5 (esej *Japonia – imperium z konieczności*).



Ryc. 1. Położenie atolu Midway względem Japonii i Ameryki Północnej. Czerwona kropkowana linia: linia dozoru japońskich okrętów podwodnych przed operacją przy Midway

przejawiały się w przypadku Anglików. Element morski determinował też mobilność elementu lądowego, gdyż tylko statkami i okrętami można było przewieźć z Japonii żołnierzy i sprzęt do działań naziemnych. Flota, którą Japonia zaczęła intensywnie rozbudowywać, miała wobec tego podwójne zastosowanie – ofensywne i defensywne.

Koniec XIX wieku przyniósł pojawienie się coraz doniesniejszych dział oraz doskonalszych torped. Nastąpił gwałtowny rozwój napędzających statki i okręty silników parowych. Przeskok na paliwa płynne nastąpił już po Cuszimie.

Czas budowania potęgi przez Japonię to ta chwila historii, w której Imperium Brytyjskie było u szczytu swojej wielkości w każdym wymiarze. Przede wszystkim miało dużą flotę pancerników, którym towarzyszyły pomniejsze jednostki. Pozwalało to egzekwować globalną dominację. Japonia zawarła z Brytyjczykami sojusz, który wszedł w życie w 1902 roku. Jednym pociągnięciem pióra Japonia zneutralizowała swojego największego konkurenta. Zostali jeszcze dwaj: Ameryka i Rosja.

Japończycy rozpoczęli budowę własnego imperium od ataku na Port Artur. Wykorzystali kutry torpedowe oraz miny. Odbyli kilkanaście zwycięskich potyczek z rosyjską Eskadrą Pacyfiku. Dopiero wtedy nastąpiła walna

bitwa z Drugą Eskadrą Pacyfiku w Cieśninie Cuszimskiej (s. 183). Marynarka Wojenna Japonii zgromadziła wszystkie możliwe jednostki. Wysiłek opłacił się – cesarska flota odniosła spektakularne zwycięstwo. Po bitwie kontrola japońska rozciągała się na wszystkie morza regionu. Japończycy zabezpieczyli linie zaopatrzenia i uzyskali strategiczną mobilność. Mogli budować imperium.

Od tej chwili wojna naprawdę zaczęła toczyć się po myśli decydentów japońskich. Doszli oni do wniosku, że dzięki tego rodzaju zwycięstwom – wielkim, pojedynczym bitwom – da się wygrywać wojny szybko i tanio. Takie rozumowanie zgodne było (ale jedynie powierzchownie!) z ideą panowania nad morzami, którą Alfred Mahan opublikował w 1890 roku w słynnym dziele *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660–1783*.

DOKTRYNA MAHANA

Już od XIX wieku dla rządów europejskich oczywistym stawało się to, że nowoczesne państwo potrzebuje zasobów wydobywanych lub wytwarzanych w znacznej części w miejscach bardzo odległych od metropolii. Ich zdobycie było kwestią życia i śmierci. W czasach przed *Pax Americana* głównym wątkiem gry imperialnej było zapewnienie sobie wszystkiego, co na danym etapie postępu technicznego było potrzebne. Walka toczyła się o takie rzeczy jak guano i inne azotany importowane z Chile i Peru. Jej epizodem było opracowanie technologii produkcji benzyny syntetycznej i amoniaku, przez naukowców niemieckich na początku XX wieku².

Wizja Alfreda Mahana, oficera US Navy i wykładowcy na Naval War College, była następująca. Panowanie na morzu zapewnia zwycięstwo, ponieważ pozwala utrzymać i zabezpieczyć własne przepływy ekonomiczne,

² Eseje nt. przeżywalności imperiów zależnej od dostępu do energii ‡SP X.3.B oraz ‡SP XI.2 (esej „Pruski projekt cywilizacyjny”).

a przy tym zdusić przepływy wroga, dusząc tym samym jego siłę. Panowanie nad morskimi szlakami handlowymi oznaczało – w prostszych słowach – zdolność do odcinania przeciwnika od dostaw surowców, półproduktów i łupów kolonialnych. Pozwalało stopniowo zdusić wroga, odbierać mu siły życiowe, co w pewnych okolicznościach mogło nawet wyeliminować potrzebę użycia armii lądowej. Panowanie nad morzami dawało też przewagę w zakresie mobilności strategicznej. Czyż bowiem istnieje tańsza autostrada niż morze?

Aby osiągnąć stan dominacji na morzu, trzeba było wyeliminować flotę wojenną wroga. Im szybciej by to nastąpiło, tym szybciej rozpocząłby się proces odcinania przeciwnika od życiodajnych zasobów. Zgodnie z perfidną logiką przetrwania, przyspieszenie walnej bitwy z dużą flotą skupioną w jednym miejscu wymaga, aby obie strony „chciały” doprowadzić do konfiguracji zdarzeń, w której skoncentrują swoje floty w odległości umożliwiającej starcie.

Efekt obezwładnienia przeciwnika można osiągnąć na dwa sposoby. W pierwszym obie strony dążą do walnej bitwy, koncentrując floty na dogodnym obszarze. W drugim skoncentrowana flota agresora poluje na rozproszone eskadry przeciwnika, ale oznacza to, że strategiczne odcięcie przeciwnika od wymiany handlowej nastąpi później.

Cuszima była decydującą bitwą morską. Bitwę strony stoczyły na japońskich warunkach i wedle ideału Mahana: stała się starciem decydującym o wyniku całej wojny. Ale to zwycięstwo wyłamywało się z wizji Mahana, gdyż nie otwierało Japończykom drogi do nokautu w jądro aktywności gospodarczej przeciwnika.

Następnym przeciwnikiem były Stany Zjednoczone, do których od 1899 roku należały Filipiny. Ale na Filipinach mogła bazować jedynie niewielka eskadra amerykańska,

niewystarczająca do decydującej bitwy. Ta ograniczona amerykańska obecność wynikała z uwarunkowań strategicznych regionu, a przede wszystkim z odległości od amerykańskiego obszaru rdzeniowego i głównego kierunku zainteresowania w przypadku wojny – Europy.

Jednocześnie Pearl Harbor w tym momencie historycznym zdecydowanie nie było główną bazą amerykańskiej Floty Pacyfiku. Stało się nią dopiero w połowie lat trzydziestych. W okresie formowania się koncepcji Kantai Kessen Japończycy zakładali, że w czasie pokoju większość amerykańskiej Floty Pacyfiku będzie stacjonować w porcie San Diego w Kalifornii. Odległość od tego portu była zbyt duża, by uniemożliwić przeprowadzenie niespodziewanego ataku, mającego decydująco zredukować liczebność floty przeciwnika. Japończycy nie mieli okrętów o zasięgu pozwalającym przepłynąć cały Pacyfik. Dodatkowo zachodnie wybrzeże USA nie było centrum aktywności gospodarczej przeciwnika, a więc nie było celem, w który uderzenie mogłoby zdusić gospodarkę państwa – czyli zrealizować doktrynę Mahana.

Należy pamiętać, że Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych była podzielona między Pacyfik i Atlantyk. Dopiero oficjalnie otwarty w 1914 roku Kanał Panamski likwidował konieczność opływania całej Ameryki Południowej, by przerzucić siły z jednego akwenu na drugi. Ale nawet po otwarciu Kanału Panamskiego amerykański problem pozostał, choć nieco złagodzony przez skrócenie czasu tranzytu floty. Niemniej, atak z zaskoczenia dałby Japonii wystarczająco duże okno swobody operacyjnej do zabezpieczenia własnych interesów w rejonie zachodniego Pacyfiku, żeby potem mogła obronić się przed interwencją amerykańskiej floty obu oceanów.

Jakakolwiek bitwa miałaby wtedy miejsce na zachodnim Pacyfiku, a zatem znacznie bliżej stoczni japońskich i znacznie dalej od stoczni amerykańskich. Paradoksalnie

więc japońska doktryna miała charakter wojny obronnej. Japończycy trzymali się dość powszechnej wówczas teorii, że aby zapewnić sobie zwycięstwo, atakujące siły morskie potrzebują pięćdziesięcioprocentowej przewagi liczebnej, przy założeniu, że wszystkie inne czynniki przewagi są równe lub większe. Jeśli flota cesarska miałaby dziesięć pancerników, to US Navy musiałaby zaatakować ją piętnastoma. Intencją było to, że japońska flota, która sumarycznie miała około 70% siły amerykańskiej marynarki wojennej, mogłaby pokonać amerykańską flotę przynajmniej na zachodnim Pacyfiku, był to jednak margines „na styk” i tylko „na styk”.

Te właśnie przesłanki kazały japońskim planistom wykoncytować inne sposoby zredukowania amerykańskiej przewagi. Jednym z nich było zaprojektowanie niszczycieli, których siła ognia bazowała na potężnych torpedach zdolnych zatapiać pancerniki. Główną siłą uderzeniową krążowników także miały być torpedy, poza tym miały one rozwijać duże prędkości, aby towarzyszyć niszczycielom i przewodzić ich atakom. Rozwój tzw. „długich lanc”, torped Typ 93, o kalibrze 610 milimetrów i półtonowej głowicy, pochłonął sporo pracy japońskich inżynierów.

Konfrontację z Ameryką wyobrażano sobie tak, że konflikt o Filipiny zmusi Waszyngton do wysłania floty wojennej w ich obronie. To pozwoli doprowadzić do decydującej bitwy w bliskości własnych baz zaopatrzeniowych i remontowych na zachodnim Pacyfiku, optymalnie bitwy nocnej – w ich toczeniu Japończycy czuli się lepsi.

Na marginesie, pod koniec lat trzydziestych techniczną dojrzałość osiągnęły okręty podwodne. Japończycy mieli kilka dobrych konstrukcji, ale na przeszkodzie ich efektywnego wykorzystania stanęła prosta okoliczność braku strategicznych szlaków żeglugowych przeciwnika w ich zasięgu operacyjnym.



Ryc.2. Japońska ekspansja na kwiecień 1942 roku oraz pierwotny jej plan. Linia przerywana: planowany zakres kontroli.

Co ciekawe, Amerykanie współpracowali w celu realizacji japońskiego ideału zwycięstwa. Ich rozwijany od drugiej dekady XX wieku do końca lat trzydziestych „Plan Pomarańczowy” zarysowywał strategię walki z Japonią również opartą na wizji Mahana. Założeniem było stoczenie decydującej bitwy z flotą japońską. Flota Pacyfiku miała czasowo przebazować się na Filipiny i stamtąd uderzyć. Plan Waszyngtonu także nie uwzględniał w należyтым stopniu ani rozwoju broni podwodnej, ani gwałtownego wzrostu znaczenia lotniskowców. A poza tym został całkowicie przekreślony przez japoński atak na Pearl Harbor.

Strategia Kantai Kessen była doskonała do przeprowadzenia dużej, decydującej bitwy. Miała jedną ogromną wadę. Doktryna Mahana nie jest w swojej istocie doktryną decydującej bitwy. Mahan taką bitwę rekomendował, tak jak i zalecał budowanie dużych flot okrętów wojennych, lecz... wygranie wojny nie polegało na wygraniu jednej, nawet dużej bitwy, ale na uzyskaniu dzięki tej bitwie zdolności do odcięcia przeciwnika od zasobów. Należy podkreślić, że Yamamoto zdawał sobie sprawę z ułomności japońskiej wizji. Wygrana miała kupić Japonii czas i nic więcej.

Przykładem tego, jak w rzeczywistym świecie działa mechanizm Mahana, jest Trafalgar (1805, s. 161). Choć była to bitwa decydująca... wojny napoleońskie trwały przez kolejne dziesięć lat. Skutkiem Trafalgaru było po prostu to, że Anglicy objęli zdecydowane panowanie nad morzami wokół Europy. To przełożyło się na szczelniejszą, skuteczniejszą blokadę portów francuskich.

Podobny wzorec da się dostrzec w wojnie amerykańsko-hiszpańskiej o Filipiny. Niewielka amerykańska eskadra operująca w rejonie Filipin działała ze zmiennym szczęściem, lecz ostatecznie zdołała utrzymać panowanie na morzu. A utrzymała je wyłącznie dzięki temu, że Hiszpanie nie wysłali na Daleki Wschód swojego jedyne go pancernika. Gdyby to uczynili, wszystkie amerykańskie wysiłki zostałyby przekreślone, a przede wszystkim amerykańska inwazja na Filipiny byłaby niemożliwa.

Japońska doktryna zadziałała dobrze jedynie wobec Imperium Brytyjskiego. Stało się tak dlatego, że w zasięgu operacyjnym japońskiej floty znajdowało się dużo cennych brytyjskich posiadłości – przede wszystkim Singapur i Hongkong. Dobrze przeprowadzony pierwszy cios zmusił stronę brytyjską do wynegocjowania nowego układu sił, przede wszystkim z powodu odległości od metropolii. Dla Stanów Zjednoczonych utrata Filipin nie stanowiła ciosu dla gospodarki czy bezpieczeństwa kluczowych szlaków żeglugowych. Japońska blokada zachodniego wybrzeża Ameryki była z kolei niezwykle trudna do realizacji, a przy tym nie zagrażała funkcjonowaniu przemysłu USA. Nawet niemal całkowite zniszczenie floty amerykańskiej było jedynie grą na czas – Ameryka była zdolna do wybudowania kolejnej floty.

Podsumowując, jedynym realistycznym celem strategicznym japońskiego zwycięstwa było takie zneutralizowanie floty przeciwnika, aby nie wybudzić Amerykanów z izolacjonizmu, w którym tkwili przez pierwsze dekady stulecia, tj. nie doprowadzając do urażenia honoru zaatakowanych.

Skutki ataku na Pearl Harbor okazały się katastrofalnym niedoszacowaniem woli geopolitycznej ówczesnych amerykańskich decydentów i woli walki społeczeństwa. W kupionym atakiem czasie Japończycy mieli zagarnąć wszystkie niezbędne zasoby i rozbudować flotę do wielkości, która zniechęci Amerykanów do odwetu, gdy tylko będzie to dla nich możliwe. W rzeczywistości atakiem Japończycy obudzili – jak mówi stwierdzenie błędnie przypisywane admirałowi Yamamoto – śpiącego giganta.

Ewolucja doktryn wojennych stron

W latach trzydziestych Japonia budowała lotniskowce. Do zbudowanych jako pierwsze okrętów „Akagi” (oddany do służby w 1927 r.) i „Kaga” (1928) dołączały kolejne – „Sōryū” (1937), „Hiryū” (1939), na początku lat czterdziestych jeszcze „Shōkaku” i „Zuikaku” (1941). Cztery pierwsze zostały zatopione pod Midway.

Lata trzydzieste i początek czterdziestych były okresem, w którym Japończycy, tak jak i Amerykanie, wciąż nie potrafili definitywnie stwierdzić, czy lotniskowce, czy też pancerniki będą najważniejszymi instrumentami bitew morskich najbliższej przyszłości.

Gigantyczne superpancerniki miały swoją moc symboliczną. Ale nie tylko. Dobrze przemyślany superpancernik byłby w stanie stawiać czoła dwu–trzem zwykłym. Przy tym koszt budowy i utrzymania pancerników był tak wielki, że nawet najpotężniejsze mocarstwa mogły sobie pozwolić na co najwyżej kilkanaście takich jednostek.

Jednak zmieniły się trzy rzeczy. O dwóch Japończycy wiedzieli, o jednej nie – a być może wiedza ta sprawiłaby, że Kantai Kessen nigdy nie weszłoby w życie. Aspekt, o którym nie wiedzieli, to postęp w ewolucji amerykańskiej doktryny wojennej. O ile „Plan Orange” zakładał wysłanie eskadry US Navy w kierunku Filipin i stoczenie tam walnej bitwy, to „Rainbow 5” całkowicie wykluczał

taki ruch. Tym samym, celowo czy nie, Amerykanie sprawili, że realizacja Kantai Kessen, której filarem było przybycie Amerykanów w pułapkę, straciła rację bytu.

Drugim ciosem demolującym japońskie plany było przebazowanie amerykańskiej floty z San Diego do Pearl Harbor. Nowa baza radykalnie skracala szlaki zaopatrzeniowe jakiegokolwiek floty wysłanej ku zachodnim wybrzeżom Pacyfiku. Admirał Yamamoto zauważył, że baza w Pearl Harbor jest prawie w zasięgu japońskiej marynarki wojennej, i zaproponował przeprowadzenie nokautującego ataku na zgromadzone tam okręty.

Tak właśnie Kantai Kessen nabrało cech bardziej ofensywnych (własny atak) niż defensywnych (skłonienie przeciwnika do przyplłynięcia). Ideę zniszczenia zgromadzonej w jednym miejscu floty przekonceptualizowano w oczywisty sposób, przyjmując plan nagłego ataku zamiast otwartego boju, czyli w nie do końca sportowy i samurajski sposób – na kotwiczowisku. Słynny atak brytyjski na włoskie pancerniki kotwiczące w Tarencie (11 listopada 1940 r.) udowodnił, że możliwe jest odniesienie spektakularnego sukcesu.

Można też filozoficznie dodać, że sami Japończycy wbili ostatni gwóźdź do trumny doktryny Kantai Kessen – już na początku wojny. Nawet gdyby Amerykanie chcieli doprowadzić do walnej bitwy, to teraz – po całkowitej lub czasowej utracie pancerników – po prostu nie mieli dość sił do wystawienia należycie dużej floty do wystawienia jej do „tytanicznego starcia o wszystko”.

Doktryna Kantai Kessen po prostu wygasła. Decydująca bitwa, której oczekiwała japońska marynarka wojenna, nigdy się nie wydarzyła. Jej dalekim cieniem była feralna bitwa o Midway. Utrudnieniem przy planowaniu operacji pod Midway było to, że japońskie lotnictwo pokładowe było zaangażowane w bieżące operacje desantowe i inwazyjne, a więc flota japońska nie wystawiła wszystkich teoretycznie dostępnych sił.

Dodać należy, że pod wieloma względami japońscy planiści nigdy do końca nie zastanawiali się, co zamierzają zrobić po wygraniu decydującej bitwy i po powrocie US Navy na Pacyfik, który musiał w końcu nastąpić. Amerykańscy historycy przywołują tu często niezbyt optymistycznie brzmiącą metaforę-przysłowie, które opisuje psa goniącego samochód. Pies wie, co chce zrobić – dogonić auto, ale nie do końca wie, co się stanie, gdy już je dogoni.

II

Preludium: Morze Koralowe i japońskie intencje operacyjne

Do bitwy na Morzu Koralowym doszło w wyniku amerykańskiej kontrakcji przeciw japońskiemu zespołowi inwazyjnemu, który kierował się do Port Moresby na wschodniej Nowej Gwinei. Choć zmuszając japoński zespół do odwołania operacji, Amerykanie osiągnęli zwycięstwo strategiczne, to taktycznie wygrali Japończycy – zatopili amerykański lotniskowiec „Lexington”, a „Yorktowna” ciężko uszkodzili.

W przypadku amerykańskich grup powietrznych z USS „Hornet”, „Yorktown” i „Enterprise” okazało się po raz pierwszy, że wyrzucenie w powietrze grup uderzeniowych zajmuje Japończykom znacznie mniej czasu. Dla „Yorktowna” stanowiło to mniejszy problem niż dla dwu pozostałych lotniskowców. Jest tak dlatego, że rozmiar pokładu lotniczego „Yorktowna” umożliwia wysłanie w powietrze jednocześnie bombowców, torpedowców i myśliwców osłony. Dwa pozostałe okręty musiały wysyłać grupy uderzeniowe częściami, podnosząc je kolejno z hangarów na pokłady startowe windami. Poderwanie wszystkich samolotów zajmowało prawie godzinę, co znacząco utrudniało koordynację ataku.

Błyskawiczna innowacja

Oddany do służby w 1927 roku USS „Lexington” (CV-2)³ zatonął w wyniku uszkodzeń odniesionych w bitwie na Morzu Koralowym. Utrata okrętu nastąpiła w dużej mierze z powodu błędów koncepcyjnych w procedurach kontroli uszkodzeń. Jeden z oficerów „Lexingtona” pojawił się na pokładzie USS „Yorktown”. Był on naocznym świadkiem tego, że na losie „Lady Lex” zaważyła eksplozja benzyny lotniczej. Wyglówkował innowację, która miała zapobiec powtórzeniu się tego scenariuszu na innych lotniskowcach.

Feralna eksplozja nastąpiła w piątym dniu bitwy, 8 maja o godzinie 12:47. Wybuchły opary wydobywające się ze zbiornika benzyny lotniczej na prawej burcie, uszkodzonego przy trafieniu okrętu torpedą. Pomieszczenie, w którym był zainstalowany, zostało profilaktycznie wypełnione dwutlenkiem węgla na czas ataku, jednak po odparciu przeciwnika przywrócono normalną atmosferę, nie zdając sobie sprawy z rozszczelnienia zbiornika. Wycieku nie zauważono, bo czujnik oparów paliwa był umieszczony na górze pomieszczenia, więc ciężkie opary zbierały się przez 2 godziny przy podłodze. Ogień krytycznej eksplozji przeskoczył przewodami paliwowymi m.in. do magazynów pocisków pięciocalowych, które także detonowały, demolując pomieszczenia generatorów prądu, główne przewody przeciwpożarowe w całej dziobowej części okrętu i centrum zarządzania systemami okrętu (ang. *central station*). Później nastąpiły dwie kolejne potężne eksplozje i w końcu sytuacja wymknęła się zupełnie spod kontroli. O 17:07 rozpoczęła się ewakuacja okrętu.

³ W US Navy i Royal Navy praktykowane jest wielokrotne nadawanie tej samej nazwy kolejnym okrętom po wycofaniu ze służby wcześniejszych. Niecały rok po zatopieniu „Lexingtona” (CV-2) do służby wszedł lotniskowiec typu Essex – „Lexington” (CV-16). Wyróżnikiem jest numer burtowy podany w nawiasie. „Lady Lex” w dalszej części akapitu to nazwa „Lexingtona” (CV-2), używana przez jego załogę.

Po tym, jak był świadkiem pożaru na „Lexingtonie”, mechanik Oscar W. Myers opracował „genialny system przedmuchu CO₂” dla przewodów paliwowych nad zbiornikami benzyny i zaaranżował wypełnienie pustych przestrzeni wokół zbiorników dwutlenkiem węgla. Było to ogromne osiągnięcie, które zastosowano na innych lotniskowcach, ale niestety nie na tyle szybko, aby uratować USS „Wasp”⁴.

Autor innowacji był zwykłym mechanikiem, a nie oficerem odpowiedzialnym za kontrolę uszkodzeń. Tylko on nosił w sobie połączenie motywacji i doświadczenia osobistego, żeby innowację wykoncypować, opracować i przedłożyć przełożonym. Nie można nie zauważyć, że prosty marynarz *mógł* zaprezentować swoje rozwiązanie oficerom, a przede wszystkim, że został wysłuchany, a jego idee docenione przez właściwe osoby i wprowadzone w życie w trybie natychmiastowym.

Tymczasem w czasie bitwy o Midway w czasie jednego z ataków na „Yorktowna” przed pojawieniem się nieprzyjaciela osłony:

Kilka minut później radar CXAM Vane’a Bennetta namierzył nadlatujące samoloty wroga, pokazując je w odległości 33 mil. Tankowanie na pokładzie zostało natychmiast przerwane. Przewody paliwowe zostały przedmuchane dwutlenkiem węgla, aby zapobiec dalszym pożarom. Dwa skrajne Wildcaty pozostały przez to bez dostatecznej ilości paliwa do startu⁵.

W relacjach innych uczestników bitwy znaleźć można podobne wzmianki, łącznie z wypchnięciem za burtę wypełnionego przenośnego zbiornika na paliwo lotnicze.

⁴ J.B. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral: Frank Jack Fletcher at Coral Sea, Midway, and Guadalcanal*, Naval Press Institute, Annapolis, MD, s. 570.

⁵ S.L. Moore, *Battle Stations: How the USS Yorktown Helped Turn the Tide at Coral Sea and Midway*, Dutton Caliber, Boston, MA, rozdz. 10.

Taki mechanizm innowacyjny był niemożliwy po stronie japońskiej (zob. porady D i E poniżej).

Intencje i siły japońskie

W ciągu sześciu miesięcy od Pearl Harbor Imperium Japońskie odniosło szereg zwycięstw na Pacyfiku i zajęło wiele terytoriów bogatych w zasoby. Pomimo wszystkich tych sukcesów ich przeciwnik nie wykazywał jeszcze żadnych oznak zniechęcenia, co było niepokojące. Japonia musiała zakończyć wojnę szybko – zanim Stany Zjednoczone, dzięki swojej potędze przemysłowej, przystąpią do odwetu na Imperium Japońskim. Wniosek był prosty: Japonii potrzebne było wygranie walnej bitwy, w której złamano by kręgosłup US Navy, zdruzgotano morale samych Amerykanów i zmuszono ich do negocjacji.

Uznano, że środkiem ciężkości Ameryki, w który należy uderzyć, jest Flota Pacyfiku, a przede wszystkim jej lotniskowce. Pytanie jednak brzmiało: jak sprowokować te okręty do opuszczenia bazy w Pearl Harbor w zwartej grupie zadaniowej? Odpowiedź: zaatakować cel, którego Amerykanie nie odstąpiliby bez walki. Po wielu debatach wybrano Midway.

Japońscy planiści włączyli do swojego planu efekt zaskoczenia, co sprawiło, że musieli odbyć liczącą 5 tysięcy mil podróż w ciszy radiowej. Musieli także rozproszyć swoje siły, aby uniknąć wykrycia i zamaskować swoje zamiary. W związku z tym na północy miała miejsce kolejna operacja – tyleż rozpraszająca uwagę Amerykanów, co dążąca do zajęcia istotnych operacyjnie obszarów – zajęcia Wysp Aleuckich, operacja „AL”.

Wczesnym rankiem 4 czerwca wszystkie siły były na pozycjach wyjściowych do ataku na mały atol na środkowym Pacyfiku. Wody na północ od tego skrawka lądu miały już za chwilę zmienić się w scenę jednego z najbardziej epickich starć w historii działań zbrojnych na morzu.

Trzonem japońskiego zespołu były cztery lotniskowce z Kidō Butai, uderzeniowej grupy zadaniowej⁶. Jej dowódcą od kwietnia 1941 roku był wiceadmirał Nagumo Chuichi. Miał 55 lat. Nie dostał tego stanowiska ze względu na doświadczenie w lotnictwie morskim, ale z uwagi na to, że jego polem eksperckim były torpedy. Przesłanką jego nominacji był staż dowódczy. Ale jako dowódcy – a są to opinie ówczesnych – brakowało mu zdecydowania i był zbyt zależny od swojego sztabu. Mimo tych wad w czerwcu 1942 roku Nagumo był najbardziej doświadczonym dowódcą lotniskowców na świecie. Okrętem flagowym admirała Nagumo był „Akagi”. Był to najstarszy lotniskowiec japoński – przerobiony z kadłuba krążownika liniowego. Dzięki temu był zdolny rozwinąć dużą prędkość. Z kolei „Kaga” był konwersją pancernika, co czyniło go najmniej zwrotnym i najwolniejszym z całej czwórki. Rekompensował to większą o połowę pojemnością hangarów – przetrzymał 90 samolotów, „Akagi” zaś maksymalnie 66.

Mniejszą, ale zwinniejszą jednostką był „Soryu”. Lotniskowce tego typu zostały zaprojektowane od stępki jako lotniskowce. Dzięki lekkiemu kadłubowi miały satysfakcjonujący rozmiar grupy powietrznej oraz osiągały bardzo dużą prędkość. Wadą było to, że typ „Soryu” był jedynie lekko opancerzony. Jako pierwszy do służby wszedł „Soryu” – w 1937 roku. Siostrzany „Hiryu” był prawie identyczny – miał większy mostek i był nieco lepiej opancerzony. Admirał Yamaguchi był dowódcą Drugiego Dywizjonu

⁶ Dost. siły mobilne (jap. 機動部隊, ang. *task force*). W kontekście II wojny światowej była to główna lotniskowcowa siła uderzeniowa Cesarstwa Japonii, stąd uznaniowo zapis z dużej litery. Precyzyjniej, Kido Butai tworzyły: Pierwszy Dywizjon Lotniskowców (第一航空艦隊, Daiichi Kōkū Kantai), główny japoński zespół uderzeniowy, którego trzonem były „Kaga” i „Akagi”, na czas bitwy o Midway wzmocniony Drugim Dywizjonem składającym się z trzeciego i czwartego lotniskowca: Hiryū” i „Sōryū. Siły mobilne zaatakowały Pearl Harbor siłą sześciu lotniskowców.

Lotniskowców i uczynił „Hiryu” swoim okrętem flagowym. Ten agresywny i porywczy dowódca był drugim najwyższym rangą oficerem uczestniczącym bezpośrednio w operacji przeciwko Midway.

Podsumowując, na czterech lotniskowcach Nagumo dysponował łącznie 248 samolotami⁷. Ale prawdziwą wartość stanowiły załogi tych maszyn. W tym momencie wojny, mając doświadczenie w walkach w Chinach i całej Azji Południowo-Wschodniej, piloci wiezieni do Midway byli po prostu najlepsi na świecie.

Problemem japońskiego dowódcy była konieczność utrzymywania na wszelki wypadek połowy swoich sił uderzeniowych w gotowości do zwalczania okrętów, gdyby Amerykanie pojawili się wcześniej, niż przewidywał japoński plan zwabienia ich w rejon wyspy. Był to problem realny i, jak się miało okazać, mający krytyczne znaczenie dla przebiegu bitwy.

Należy tutaj wspomnieć, że pojawiły się pewne złowieszcze znaki, które teatralnym szeptem suflowały Japończykom, że atak na Midway nie będzie dla Amerykanów niespodzianką. Jak wspomniano, Yamamoto liczył na zaskoczenie i uznawał je za warunek konieczny, by ta śmiała operacja zakończyła się sukcesem. W przeddzień bitwy wywiad japoński ujawnił jednak podejrzaną aktywność wroga w pobliżu Midway. Amerykanie byli bardziej czujni, niż powinni.

Drugą rysą na japońskich planach było to, że Japończycy do tej pory nie potwierdzili lokalizacji lotniskowców. Podobnie było przy ataku na Pearl Harbor, który został zaplanowany i zrealizowany bez warunku potwierdzenia obecności lotniskowców w porcie. Założono po prostu, że w chwili rozpoczęcia ataku na Midway amerykańskie okręty nadal będą przebywać w Pearl Harbor. Podjęto dwie

⁷ Do liczby tej dodać należy dwanaście samolotów zwiadowczych wysyłanych z eskortujących krążowników.

próby sprawdzenia tego. Pierwszą była misja rozpoznawcza w kierunku Pearl Harbor, ale misję tę odwołano. Nadal działał plan awaryjny: linia dozoru składająca się z piętnastu okrętów podwodnych, wysłana przed siłami Nagumo. Okręty te rozstawiły się w linię dozoru w połowie drogi między Midway a Hawajami. Przed rozpoczęciem bitwy żaden z tych okrętów nie podniósł alarmu. Ta okoliczność była w dużym stopniu łutem szczęścia, bowiem Amerykanie podpłynęli pod Midway przecinając linię dozoru japońskiego. Po prostu nie zostali zauważeni.

Ludzie Yamamoto wierzyli, że będą musieli stawić czoła dwu lotniskowcom (trzem nie, gdyż sądzili, że zatopili Yorktowna na Morzu Koralowym, a Amerykanom udało się mu przywrócić zdolność uczestnictwa w operacji ekspresowo), sami mając do dyspozycji cztery własne. Dwukrotna przewaga zdawała się gwarantować zwycięstwo.

Amerykanie wspomagani potęgą magii

Amerykanie złamali japońskie kody. Wiedzieli, że japońskie siły pojawią się w rejonie Midway w mniej więcej konkretnym dniu i miejscu. Śledząc przebieg bitwy można więc zasadnie wskazać, że mimo tej przewagi informacyjnej flota amerykańska odniosła zwycięstwo dzięki wydarzeniom zasadniczo przypadkowym.

Niejasność jest jednak tylko pozorna. Decydują o tym dwa czynniki. Ogólnie trudno jest przełożyć informacje wywiadowcze na temat zamiarów wroga na poziomie strategicznym na skuteczność na poziomie taktycznym (na polu bitwy). Jest tak m.in. dlatego, że fakt odczytywania korespondencji radiowej należy przed przeciwnikiem ukryć. To dlatego alianci walczący przeciw Niemcom na teatrach północnoafrykańskim i europejskim podejmowali akcje na podstawie wiadomości z Enigmy wyłącznie wtedy, gdy pozyskaną wiedzę potwierdzano także z jakiegoś innego źródła. W praktyce sprowadzało się to do tego, że po uzyskaniu

wiedzy przez program „Ultra” w rejon pojawienia się sił niemieckich wysyłano samolot zwiadowczy, który już „oficjalnie” wykrywał aktywność niemiecką. Niemcy mieli go zobaczyć i obarczyć go odpowiedzialnością za wykrycie. Znajomość planów była tylko połową faktycznego sukcesu, ponieważ należało mieć także środki oddziaływania bojowego we właściwym miejscu i czasie. Dopiero wtedy dane wywiadowcze przekładały się na zwycięstwo na polu bitwy.

Drugim czynnikiem jest wyrywkowość raz poszlakowy charakter informacji odnajdywanych w przechwyconych depeszach. Idealnym przykładem jest słynny podstęp amerykańskich kryptologów, w którym połączyli oni japońską nazwę kodową „AF” z Midway. Domysł, z uwagi na stawkę rozgrywki, należało potwierdzić. Kryptolodzy zaaranżowali wysłanie z bazy na Midway niekodowanej wiadomości o awarii systemu odsalania wody morskiej. Japończycy dali się nabrać. Wkrótce w ich szyfrowanej komunikacji pojawiła się informacja, że „AF” ma kłopoty z urządzeniami do produkcji słodkiej wody.

Dodać należy, że amerykańska zdolność łamania japońskich kodów nie wynikała z arogancji czy niefrasobliwości po stronie japońskiej. Japończycy nieustannie zmieniali swoje kody i komplikowali metody szyfrowania. Co prawda zwykle robili to rutynowo tuż przed jakąś większą operacją, pośrednio ją sygnalizując, ale ich wpadka wynikała z tego, że sprawność amerykańskich kryptologów była wręcz fantastycznie imponująca i zasługująca na kryptonim nadany ich wysiłkowi – „MAGIC”. Stąd mały żarcik w tytule tej sekcji.

Powyższe usprawiedliwienie Japończyków powinno jednak przestać działać po Midway. Fascynujący byłby wgląd w proces decyzyjny, w którym japońskie dowództwo, w tym wybitnie inteligentny Yamamoto, nie zdecydowało się spojrzeć w twarz faktowi, że *de facto* amerykańskie lotniskowce wypłynęły im na spotkanie. Nauką dla nas jest

to, że pod uwagę należy brać okoliczności wręcz niewyobrażalne – takie jak czytanie naszej najtajniejszej komunikacji. To kwestia zarówno dumy, jak i płynnie wystających z niej arogancji i „mechanizmu wyparcia”⁸.

Yamamoto przypłacił własnym życiem zbytnią, wręcz bezgraniczną ufność w bezpieczeństwo komunikacji radiowej. Rok po Midway plan jego lotu pomiędzy wizytowanymi garnizonami został przechwycony przez „MAGIC”, w rezultacie czego samolot wiozący japońskiego głównodowodzącego został zestrzelony (§WZ1 IV.6).

III

Bitwa: 4 czerwca

5:34

Strony wzajemnie się wykrywają

O świcie 4 czerwca 1942 roku japoński zespół Kidō Butai znalazł się pod niskimi, ale lekkimi chmurami cumulusowymi. Lotniskowce szły z prędkością bojową kursem pod wiatr wiejący z południowego wschodu. Szykowały się do wyrzucenia w powietrze samolotów. O godzinie 4:30 rozpoczęto wysyłanie grupy 108 maszyn mających zaatakować Midway. Cała operacja trwała zaledwie dziesięć minut. Taki wyczyn dla Amerykanów był całkowicie nieosiągalny – decydowało doświadczenie pilotów i rozwiązania techniczne konstrukcji lotniskowców.

⁸ Generalnie „od zawsze” zakładam, że wszelkie jego rozmowy telefoniczne są podsłuchiwane i nagrywane. Należy je więc prowadzić z zachowaniem pełnej ostrożności procesowej. Polega ona nie tylko na niezawieraniu krytycznych informacji łączom telekomunikacyjnym. Trzeba myśleć ofensywnie. W **36 fortelach** zdradził perfidną sztuczkę, którą praktykuje: w trakcie każdej ważnej rozmowy, w której podaje wrażliwe dla siebie informacje, (takie, które byłyby w jakiś sposób obciążające lub niewygodne dla niego), wspomina też konieczność o czymś niewygodnym lub kompromitującym dla nagrywających lub rozmówcy.

W czasie, gdy grupa uderzeniowa kierowała się ku Midway, z krążowników eskorty wysłano samoloty zwiadowcze. Poszukiwania obejmowały siedem linii, z których sześć rozciągało się na długość 300 mil morskich. Wysłanie zaledwie siedmiu samolotów, by przeszukiwały obszar ponad 176 tysięcy mil kwadratowych to działanie bliskie zaniedbaniu. I choć na obronę Nagumo należy przypomnieć, że zwiad ten był zapobiegawczy. Nagumo i jego sztab byli przekonani, że żaden wrogi lotniskowiec nie pojawi się w pobliżu na tak wczesnym etapie operacji, to krytyka wciąż jest uzasadniona. Wywiad doniósł o podejrzanej aktywności w okolicy Midway, więc choćby ze względów bezpieczeństwa Nagumo powinien był podwoić wysiłki poszukiwawcze.

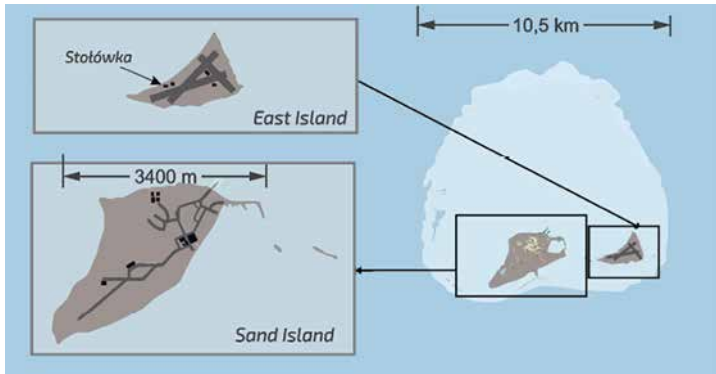
Wystrzelenie samolotów zwiadowczych przebiegło pomyślnie, z wyjątkiem wystrzelenia wodnosamolotu nr 4 z krążownika „Tone”. Jego misja została opóźniona aż o 30 minut.

Wtedy zespół Nagumo został wykryty! Amerykański samolot zwiadowczy typu Catalina został dostrzeżony z okrętów zespołu japońskiego o 5:34. Oznaczało to, że niespodzianka przestała być niespodzianką, a Amerykanie zdolają wznieść w powietrze swoje samoloty z Midway przed pojawieniem się nad wyspą armady japońskiej!

6:34

Japońskie samoloty uderzają na atol

Wykrycie japońskich lotniskowców przez Catalinę zdarzyło się w niezwykle fortunnym dla obrońców momencie. Amerykanie zdążyli wysłać w powietrze wszystkie swoje samoloty. Bombowce skierowały się w stronę japońskiego zespołu, a myśliwce zostały, by bronić atolu.



Ryc. 3. Atol Midway w 1942 roku.

Nadlatujące japońskie bombowce przechwycono o 6:20, zaledwie 50 kilometrów od Midway. W tamtym okresie wojny japońskie Zera miały zdecydowaną przewagę nad Wildcatami. Przewaga ta przejawiała się także w doświadczeniu pilotów.

Pierwsze bomby spadły na instalacje amerykańskie o godzinie 6:34. Kolejna fala, składająca się z bombowców nurkujących, miała nadlecieć sześć minut później. Na zupełnie płaskiej Wyspie Wschodniej (ang. East Island) japońskie bomby zniszczyły elektrownię i instalacje do tankowania maszyn. Nie udało się jednak zniszczyć pasów startowych. Ich nieznaczne uszkodzenie nie doprowadziło do zawieszenia operacji lotniczych. Potwornym ciosem w morale, graniczącym ze zbrodnią wojenną, było za to zniszczenie lotniskowej stołówki. Na Sand Island (dosł. Wyspa Piaskowa) bomby wzniciły pożar zbiorników z ropą i uszkodziły wodociąg. Zniszczono także hangar wodnosamolotów i inne obiekty.

Za te zniszczenia Japończycy zapłacili straty bojowymi w wysokości 23% sił. Nad wyspą stracili jedenaście samolotów, kolejnych czternaście maszyn spisano ze stanu ze względu na „szkody całkowite” już po powrocie na lotniskowce.

Krytycznym okazał się fakt, że obrona wyspy nie została zneutralizowana. Siła 72 bombowców okazała się – zgodnie z przewidywaniami planistów – niewystarczająca. Wciąż funkcjonujące lotnisko stanowiło zagrożenie. Dowodzący atakiem porucznik Tomonaga zameldował dowodzącemu zespołom, że konieczne jest drugie uderzenie. Ta okoliczność stała się jedną z przyczyn tego, że Nagumo stanął przed słynnym dylematem decyzyjnym.

7:00–8:30

Amerykańskie ataki z Midway

O godzinie 07:10 japońscy obserwatorzy zauważyli sześć samolotów Avenger i cztery B-26, które zbliżały się do ich zespołu. Był to pierwszy z czterech odrębnych ataków wychodzących z Midway, które nękały japoński zespół przez cały wczesny poranek. Naprzeciw temu pierwszemu atakowi wysłano ponad trzydzieści myśliwców – zniszczyły one dziesięć amerykańskich maszyn. Avengery skierowały się ku „Hiryu”, ale nad lotniskowcem roіło się od Zera i jeden po drugim samoloty torpedowe zostały zestrzelone. Tylko dwa z nich zdołały zrzucić torpedy w kierunku „Hiryu”, ale z powodu dużej odległości chybiły. Cztery zmodyfikowane do przenoszenia torped B-26 pomknęły w kierunku „Akagi”. Tylko dwu pilotom udało się zrzucić torpedy. Obaj chybili. Najbliżej trafienia w okręt był ostatni, uszkodzony B-26. Ale nie próbował szczęścia w ataku torpedowym, zamiast tego pilot skierował się bezpośrednio w stronę mostka flagowego „Akagi”. Nagumo i jego sztab spojrzeli śmierci w oczy. Stracénicza odwaga nie pasowała do ich wyobrażenia o Amerykanach. Bombowiec o włos ominął mostek i roztrzaskał w spektakularnym rozbryzgu tuż za burtą. W sumie zestrzelono pięć Avengerów i dwa B-26. Japończycy stracili dwa Zera.

O 7:53 pojawiła się kolejna grupa atakujących. Było to szesnaście bombowców nurkujących Dauntless należących do Piechoty Morskiej. Maszyny te skierowały się w stronę „Hiryu”. Naprzeciw nim pomknęło dziewięć Zer. Wyrażnie niedoświadczeni piloci amerykańscy zamiast stromego nurkowania, zapewniającego celność bomb, przeprowadzili nurkowanie płytkie. Kilka zrzuconych przez nie bomb obramowało cele, ale ostatecznie atak był całkowicie nieudany. Zaledwie połowa tych samolotów powróciła do Midway. Japończycy stracili tylko jeden myśliwiec.

Ale Amerykanie nie odpuszczali. Krótco po drugim ataku nadszedł trzeci. Mściło się to, że lotnisko na Midway nie zostało zniszczone w pierwszym japońskim bombardowaniu, choć powinno być celem absolutnie priorytetowym. Piętnaście samolotów B-17 zaatakowało z pułapu 6000 metrów. Na tej wysokości bombowce były poza zasięgiem ognia artylerii przeciwlotniczej. Ale zmniejszała się też ich celność. Lotniskowce hen w dole nie miały żadnych problemów z wykonaniem manewrów obronnych. Atak był całkowicie nieskuteczny. Ani jedna z bomb, które pomknęły w stronę „Soryu”, „Hiryu” i „Akagi”, nie trafiła.

Należy tutaj skomentować taktykę obrony lotniskowców i procedury decyzyjne stosowane na mostku japońskiej jednostki flagowej. Podczas ataków samolotów przeciwnika priorytetem była oczywiście obrona lotniskowców. Podejmowano trzy rodzaje działań. Pierwszy i oczywisty – ogień przeciwlotniczy – był mało skuteczny, nasycenie okrętów bronią przeciwlotniczą i jej jakość były bowiem niskie. Stosowano więc uniki. Manewry odbywały się jednak kosztem możliwości przeprowadzania operacji lotniczych, do których okręt musiał ustawiać się pod wiatr (do startów) lub z wiatrem (do lądowań).

Ostatnią i najważniejszą tarczą były myśliwce. Ograniczało je paliwo i amunicja, które musiały być uzupełniane i to często. Zera miały zapas wystarczający na 7 sekund

ciągłego ognia. W razie uników lądowania i starty, a także prace przy samolotach nie były możliwe, chociaż obsługa myśliwców, jako elementy obrony bezpośredniej, miała pierwszeństwo przed wszelkimi innymi operacjami lotniczymi. W czasie amerykańskich ataków konieczność wymusiła niemal bieżące uzupełnianie paliwa i amunicji dla małych grup Zer, trzech lub sześciu maszyn na raz.

Ostatni atak z Midway nastąpił o godzinie 08:27. Z południowego wschodu przybyło jedenaście bombowców nurkujących Vindicator. Były to maszyny przestarzałe i dowodzący grupą oficer zdecydował, by za cel obrać pancernik „Haruna”. Na spotkanie wystartowało jedenaście myśliwców osłony. Amerykanie nie przerwali ataku na ich widok, ale po raz kolejny żaden z nich nie trafił.

W sumie ani jeden z 52 samolotów, które zaatakowały tego ranka japoński zespół, nie zdołał trafić w okręt przeciwnika. Trafiły jednak coś innego – umysł admirała Nagumo. Zniszczyły jego spokój i przeszkodziły w przeprowadzeniu kolejnej akcji ofensywnej przeciwko Midway. Jak miało się okazać już kilka minut później, dla Nagumo to właśnie było kwestią absolutnie krytyczną.

7:15

Koszmary dylemat Nagumo

Krótko po godzinie 7:00 Nagumo otrzymał raport Tomonagi – konieczne było powtórzenie uderzenia na atol. Japończycy rozpoczęli przezbieranie tej połowy maszyn, która czekała w gotowości, gdyby w zasięgu pojawił się zespół amerykańskich okrętów.

Teoretycznie Japończycy powinni przyjąć wracające bombowce i natychmiast wysłać je ponownie nad Midway. Teoretycznie, bo zajęłoby to wiele godzin. W tym cza-

sie Amerykanie przegrupowaliby się, nie tylko porządkując i wzmacniając swoją obronę, ale może i wysłaliby kolejne ataki.

Nagumo mógł w tamtej chwili skorzystać z samolotów rezerwowych, które stały beczynnie. Ale Yamamoto, dowodzący operacją z pancernika „Yamato”, płynącego nieco dalej na wschód od lotniskowców, nakazał trzymać je w gotowości na wypadek pojawienia się grupy zadaniowej lotniskowców amerykańskich. Było to równoznaczne ze zmuszeniem admirała Nagumo do walki z jedną ręką związaną za plecami. Niewystarczająca liczba samolotów była największą wadą planu całej operacji.

Nagumo spojrzał na mapy. Do tego czasu jego samoloty zwiadowcze zdążyły już dotrzeć końca planowanej trasy i wciąż nie odkryły śladu amerykańskiej obecności. Admirał, wbrew opinii zachowawczego, kuśiło, by użyć rezerwy. Z drugiej strony, chwilę wcześniej admirał osobiście spojrzał śmierci w twarz, gdy jeden z bombowców amerykańskich dokonał nieudanego samobójczego ataku. Wniosek był jeden – dopóki baza lotnicza na Midway działała, stanowi zagrożenie dla zespołu japońskiego.

O godzinie 7:15 Nagumo nakazał przebrojenie swojego rezerwowego zespołu do ataku na cele lądowe. Proces przezbierania rozpoczął się w hangarach pod pokładem lotniczym. Usunięto torpedy i zainstalowano bomby potrzebne do zwalczania celów lądowych. Ten chaotyczny, szybki proces przezbierania miał miejsce tylko w hangarach 1. Dywizjonu Lotniskowców („Akagi” i „Kaga”) i w sumie trwał około 1,5 godziny.

Trzydzieści minut po rozpoczęciu przezbierania, o godzinie 7:45, Nagumo otrzymał raport z samolotu zwiadowczego nr 4, tego, który został opóźniony. Natknął się na grupę okrętów amerykańskich! Zauważono około dziesięć okrętów. Raport nie precyzował ich typu, a przede

wszystkim nie informował, czy są wśród nich lotniskowce. Dla Nagumo był to szok. Wstrzymał przezbrajanie.

Dlaczego w odległości 240 mil na północny wschód od Midway znajdowały się siły wroga? Nie było powodu, by znajdowały się w tym miejscu, chyba że byłyby to lotniskowce. A co, jeśli Nagumo wyśle swoje samoloty, a na miejscu okaże się, że to tylko niszczyciele i jednostki wsparcia? Z takim właśnie problemem zmierzył się admirał Takagi w bitwie na Morzu Koralowym. Ten moment w przebiegu bitwy znany jest pod nazwą „dylematu Nagumo”. Miał on następującą postać:

Czy przeprowadzić natychmiastowy atak na zespół amerykański, nie wiedząc, czy są tam lotniskowce, czy poczekać na samoloty wracające z Midway i uderzyć pełnymi siłami.

Clue paskudnego dylematu było to, że jak się nie obrócił, Nagumo wystawiał się na atak. Bijąc Midway mógł otrzymać cios z lotniskowców wroga, jeśli rzeczywiście były w zespole, który zauważył samolot rozpoznawczy nr 4. Z drugiej strony wysyłając samoloty w poszukiwaniu lotniskowców, spodziewał się nalotu maszyn z Midway. Gdyby zespół amerykański został odkryty w odległości większej niż 450 kilometrów, nie byłoby problemu, ale pojawienie się go bliżej musiało oznaczać, że w jego skład wchodził co najmniej jeden lotniskowiec. Raport z rekonesansu informował, że wykryty zespół poruszał się pod wiatr. A że lotniskowce wypuszczają samoloty właśnie w takim ustawieniu, to musiał być tam lotniskowiec. Kso!⁹

W końcu Nagumo i jego sztab stwierdzili, że mają do czynienia z zespołem pozbawionym lotniskowca.

⁹ To samo, co polski przerywnik, przecinek podkreślający kręte ścieżki życia kobiet upadłych.

W czasie tej operacji zespół japoński miał do dyspozycji 64 samoloty uzbrojone do uderzenia na okręty, w tym 34 uzbrojone w torpedy, a kolejne czternaście wciąż przezbrajano. Grupa w sile 64 maszyn była, przynajmniej teoretycznie, wystarczająca do zatopienia wrogiego lotniskowca. Ale w tej konkretnej chwili gotowych do akcji bombowców torpedowych było tylko 19. Dalsze piętnaście miało podwieszone bomby przeznaczone dla Midway.

Kolejnym czynnikiem był czas. Była 7:45. Samoloty wracające z Midway miały pojawić się o 8:15. Trzeba było dać im wylądować, by ich nie stracić. Gdyby nie usiadły na pokładach, musiałyby wodować.

To właśnie był kulminacyjny moment decyzyjny. Nagumo mógł wysłać grupę lotniczą do ataku szybciej, ale o ograniczonej sile i dodatkowo kosztem utraty maszyn wracających z nad Midway. Mógł też przyjąć powracających i uderzyć wszystkim, co miał, ale później.

Łądowania musiały zakończyć się najpóźniej do godziny 08:45. Ograniczenie wynikało z tego, że wracający mieli rezerwę paliwa pozwalającą na krążenie nad zespołem do 9:15. Łądowania miały zająć 20–30 minut. A więc teoretycznie Nagumo miał godzinę na wysłanie ataku. A więc piętnaście minut na rozpoczęcie procedury, która miała trwać około 45 minut.

Dylemat rozwiązali Amerykanie. O 7:53 zespół Kido Butai został zaatakowany przez bombowce nurkujące. Teoretycznie Nagumo mógł zarządzić start grupy uderzeniowej, ale pod ogniem nieprzyjaciela było to bardzo ryzykowne i na pewno trwałoby dłużej. 45 minut mogło rozciągnąć się w godzinę. A więc przynajmniej część samolotów wracających z nad Midway musiałyby wodować.

Sytuacja decyzyjna pogorszyła się. Pierwsza opcja, przed jaką stał Nagumo, to zaatakować nierozpoznany do końca cel w niepotwierdzonej do końca lokalizacji, zrobić to samolotami uzbrojonymi w sporej części w niewłaściwą

amunicję, a do tego ryzykując utratę samolotów w wyniku niepotrzebnego wodowania. Druga to poczekać na powracające samoloty, uzbroić wszystkie do akcji przeciw okrętom i wysłać tam, unikając stwarzania niemożliwego do skalkulowania ryzyka.

W swoim rozumowaniu Nagumo przyjął, że jeśli w zespole amerykańskim znajduje się lotniskowiec, to musiałby on przed wysłaniem swojego ataku zmniejszyć dystans. Wyliczenia pokazywały, że wroga formacja nadleciałaby nad zespół japoński około 10:15. Był to więc czas, w którym admirał musiał wysłać kontratak.

Nagumo wybrał czekanie na samoloty wracające z akcji. Choć admirał był później krytykowany za tę decyzję, miała ona charakter doktrynalny. W tamtej sytuacji każdy inny japoński dowódca podjąłby taką decyzję.

Samoloty w hangarach zaczęto ponownie przezbrajać w torpedy. Zdejmowane w pośpiechu z samolotowych zaczepów bomby nie zostały należycie zabezpieczone. Tymczasem Nagumo niecierpliwie czekał na mostku. Dopiero o 8:20 w końcu udało się zidentyfikować jednostki nawodne wykrytego zespołu amerykańskiego. Był wśród nich lotniskowiec!

Wiadomość była katastrofalna, ale mając już ostateczne potwierdzenie, można było się pokusić o natychmiastowe wysłanie tego, co było gotowe, w kierunku Amerykanów. To jednak oznaczało to pewną utratę 97 maszyn powracających z Midway oraz pozbawienie ataku eskorty myśliwców. Z tego właśnie powodu Nagumo odrzucił taką opcję. Na atak wariantem szybkim było już za późno.

Poranne ataki ustały około 08:37. Japońskie lotniskowce przystąpiły do przyjmowania samolotów. Operacja ta trwała do 9:10. Zespół zmienił kurs i skierował się na północny wschód, oddalając się od Amerykanów. Manewr uzasadniony był tym, że japońskie samoloty miały większy zasięg od amerykańskich. Skraj zasięgu przeciwnika to margines zapasu dla własnych maszyn.

Gdy wylądował ostatni samolot znad Midway, Nagumo mógł odetchnąć. Sprawy zaczęły się prostować. Teraz potrzebował tylko trzech kwadransów, by dać rozkaz do startu do nowego ataku.

9:20

Samoloty torpedowe atakują „Soryu”

Jednak wydarzenia wkrótce pomknęły w gorszym dla Japończyka kierunku. Zauważono samoloty wroga nadlatujące od północy. Piętnaście bombowców torpedowych Devastator. Bez eskorty.

Zespół japoński zaczął manewrować i kierować na zachód, co oddalało go od źródła ataku i utrudniało ustawienie się atakującym do zrzutu torped. Poza tym Devastatory z pełnym obciążeniem wyciągały mizerne sto węzłów (185 km/h).

Aż 30 Zer rzuciło się na amerykańskie samoloty. Japońscy piloci rozprawili się z atakującymi błyskawicznie. Większość z amerykańskich maszyn nie miała nawet szansy na zrzucenie torped. Tylko trzy ustawiły się na kursie do ataku. W stronę „Soryu” śmignęła tylko jedna torpeda. Chybiła. Samolot zaś został zestrzelony. Z całej eskadry torpedowej przeżył tylko jeden lotnik amerykański.

Cały atak trwał ledwie 15 minut, lecz gdy tylko się skończył, o godzinie 9:40 rozpoczął się kolejny – dla odmiany od południa. Aby dało się wysłać atak na zespół amerykański potrzeba było 45 minut. W sytuacji, kiedy Nagumo miał 5 minut, nie mógł zrobić nic. Poza tym lotniskowce wciąż zajęte były „obsługą” osłony – myśliwce co chwila lądowały i startowały ponownie.

Tymczasem złośliwy bieg zdarzeń uszykował już właściwy splot okoliczności dla potwornego losu japońskich

lotniskowców. Ich samoloty były już zatankowane i uzbrojone, czekały jedynie na koniec ataków. Z kolei lotniskowiec amerykański znajdował się o 80 kilometrów bliżej, niż zakładali Japończycy. Oznaczało to, że zespół japoński był jak najbardziej w zasięgu ataku, a nie na jego granicy!

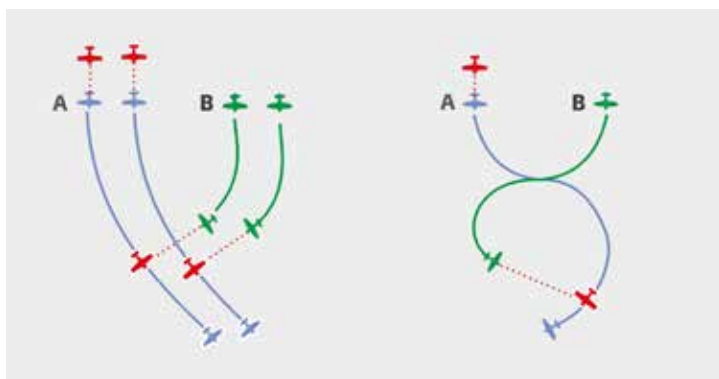
Kolejne czternaście bombowców torpedowych przybyło, bez eskorty. Dwie ich grupy wzięły na cel lotniskowiec „Kaga”. Szybko zaroily się nad nimi Zera, skupiając na formacji po prawej. Z tego kłębowiska nagle pomknęły ku okrętowi dwie torpedy. Nie trafiły!

Kolejne Zera włączyły się pandemonium rozgrywające się tuż nad falami oceanu. Kolejne trzy torpedy nie odnalazły wykonującego dzikie uniki celu. Kurwa mać! Kiedy w końcu ktoś w coś trafi?!

Z czternastu atakujących bombowców tylko cztery wróciły na swój lotniskowiec. Spośród broniących zespołu Zer do morza runął tylko jeden.

A kiedy skończył się ten trzeci atak, natychmiast zaczął się kolejny! Nagumo nie mógł wysłać swoich maszyn, a co gorsza trzy ataki w tak krótkim odstępie oznaczały, że Amerykanie mają w pobliżu więcej niż jeden lotniskowiec. Ta myśl była wręcz porażająca!

Ale jeszcze bardziej porażająca była inna konstatacja – że do tej pory nie pojawiły się bombowce nurkujące. I jeszcze inna okoliczność – dwanaście bombowców torpedowych przybyło pod eskortą sześciu Wildcatów. Myśliwce zastoso-
wowały po raz pierwszy nową formację defensywną, zwaną „Thach Weave” (pol. Splot Thacha, manewr obrony promienistej). Trik wymagał zgranej współpracy pilotów, ale był skuteczny. Został opracowany po to, by zniwelować przewagę zwinniejszych Zero nad wolniejszymi Wildcatami. Para lub dwie pary Wildcatów wzajemnie się osłaniały i gdy Zero atakował jednego z nich, jego skrzydłowy



Ryc. 4. Manewr Thatcha w wariacie na parę i pojedynczy Wildcat.

wykonywał manewr pozwalający zaatakować Japończyka z flanki. Skutkiem było trafienie bądź odpędzenie Zero. Właśnie w tej premierowej akcji zazwyczaj przegrywające Wildcaty zestrzeliły aż cztery Zera, same tracąc tylko jedną maszynę. Ten niespodziewany i zdecydowanie nie do końca pozytywny obrót zdarzeń sprawił, że jedenaście z dwunastu Devastatorów przedarło się przez obronę.

Jeśli ktoś szukałby gwoźdźca, od którego braku zginęło królestwo, można śmiało stawiać właśnie na użycie nowej taktyki przez amerykańskich pilotów myśliwców właśnie tam i właśnie wtedy. Zera patrolujące przestrzeń wysoko ponad lotniskowcami, mające przechwycić bombowce nurkujące, zostały zawezwane w dół, do akcji przeciw bombowcom torpedowym. Górna część osłony myśliwskiej japońskiego zespołu przestała działać.

Nie powinno to mieć miejsca. Japończycy do tej pory atakowani byli wyłącznie przez bombowce torpedowe, a jako że lotniskowce dysponują oboma typami maszyn, atak bombowców nurkujących którymś momencie był sprawą pewną.

Nurkujące z dużej wysokości Zera rozprawiły się z Devastatorami. Większość spadła do morza. W stronę „Hiryu”,

bo ten okręt znalazł się na celowniku, pomknęło pięć torped. Monumentalny kolos kładł się to w lewo, to w prawo i unikał wszystkich torped. Znowu!

Po tym ataku tylko dwa amerykańskie bombowce powróciły na pokład swojego macierzystego lotniskowca. Znowu!

Ale wtedy wskazówki zegarków i zegarów walczących przesunęły się na godzinę 10:25. Przyszłe pokolenia historyków zgodnie określają ten czas jako kulminacyjny moment bitwy, w którym zdecydowało się wszystko.

10:25

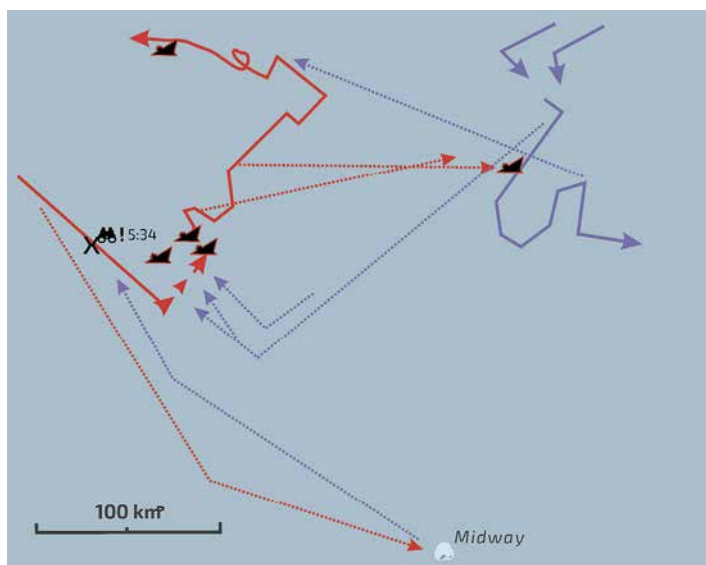
Przez ostatnie 3 godziny zespół japoński odparł wszystkie przypuszczone na niego ataki. Łącznie osłona myśliwska i artyleria pokładowa zestrzeliły 53 samoloty. Ceną była utrata zaledwie jedenastu myśliwców osłony. Okręty pozostały nietknięte.

I właśnie wtedy, gdy wszystkie myśliwce osłony odpierały atak bombowców torpedowych, w końcu, nadlatując z dwu różnych kierunków, pojawiły się bombowce nurkujące. I to nie dziesięć czy piętnaście. Pięćdziesiąt!

Od południa nadciągnęły dwie eskadry i skupiły się na „Kadze”. Piloci 30 maszyn odepchnęli na wysokości pięciu tysięcy metrów drążki sterowe od siebie. Nabierały pędu, by zwolnione w optymalnym momencie bomby przebiły opancerzenie pokładu.

Cztery bomby trafiły. „Kaga” nie miała szans. Jedna z bomb uderzyła prosto w mostek, zabijając wszystkich się tam znajdujących. Pozostałe bomby eksplodowały w hangarach pod pokładem lotniczym. Zainicjowały łańcuch eksplozji wtórnych – zatankowane i uzbrojone samoloty eksplodowały, a „Kaga” w ciągu sekund zmieniła się w zionące i ryczące ogniem inferno.

Na „Soryu” zanurkowało trzynastu Amerykanów. Lotniskowiec dostał trzy trafienia, równomiernie na całej



Ryc. 5. Szkic orientacyjny przebiegu
głównego starcia bitwy o Midway

długości pokładu. Wszystkie co do jednego hangary okrętu, skrywające uzbrojone po zęby maszyny, mające już-już wylecieć w poszukiwaniu ofiar, stanęły w ogniu. Tak jak „Kaga”, także „Soryu” zmienił się w gigantyczne pandemonium płonących ludzi i maszyn.

Punkt kulminacyjny

Wyglądało na to, że „Akagi” tym razem przetrwa atak. Ale od formacji nurkującej na lotniskowiec „Kaga” w ostatniej chwili oderwały się trzy bombowce. Skierowały się prosto na okręt flagowy całego zespołu.

Atak ten przeprowadził porucznik Richard Best, dowódca 6. Eskadry Bombowej. Zdał on sobie sprawę, że przez nieporozumienie coś poszło nie tak, bo obie eskadry wysłane z USS „Enterprise” szykowały się do ataku na „Kagę”. „Akagi” mógł pozostać nieobsłużony przez atakujących, wyjść bez szwanku i zrealizować odwet.

Best nakazał swoim dwu skrzydłowym, by wycofali się z nurkowania na „Kagę”. Patrząc wstecz, należy stwierdzić, że Best kierował się jakimś rodzajem natchnionej wizji. Rozumiał szerszy obraz strategiczny i znaczenie tego, że jeden z lotniskowców wymknie się po tak licznych atakach. Klucz prowadzony w dół przez Besta zanurkował w nawałę ognia przeciwlotniczego.

W okręt trafiła tylko jedna z trzech bomb, zrzucona przez samego Besta.

Początkowo skutki eksplozji bomby, która przebiła się do hangaru na śródokręciu, nie wydawały się poważne. Jednak hangary na „Akagi” były wypełnione samolotami gotowymi do akcji, które zaczęły detonować. Ogień błyskawicznie rozprzestrzenił się w niekontrolowany sposób. Mimo wysiłków ekip walczących z pożarami przez całą noc, dumny okręt zatonął o świcie następnego dnia.

Japończycy mieli przewagę liczebną. 24 do 21 okrętów, a w lotniskowcach 4 do 3. Ale Amerykanie mieli czwarty lotniskowiec – samą wyspę Midway. W samolotach, nie uwzględniając ich jakości, brakowało im sporo – 248 maszyn przeciw 360, licząc te na wyspie i na okrętach.

Japoński zespół Kidō Butai nigdy wcześniej nie posmakował porażki. Od czasu ataku na Pearl Harbor jego ofiarami stało się aż pięć okrętów wojennych, w tym jeden lekki lotniskowiec i sześć niszczycieli. Ale jego dobra passa właśnie definitywnie się skończyła.

12:05

Bombowce nurkujące uszkadzają „Yorktown”

Niszczycielski atak ominął tylko „Hiryu”. Na barkach jego dowódcy spoczywał teraz obowiązek pomszczenia towarzyszy. Osiemnaście bombowców nurkujących w osłonie sześciu Zer, wysłane z „Hiryu”, poleciało śladem

powracających Amerykanów. Minęły się w powietrzu z formacją amerykańską, lecącą w stronę lotniskowca japońskiego. W ten sposób trafiły na „Yorktown”.

„Yorktown” przyplłynął z Pearl Harbor, naprawiony prowizorycznie i w ekstremalnym pośpiechu, przez co nie był w stanie rozwinąć pełnej prędkości. Okręt został jądrem drugiej z amerykańskich grup zadaniowych. Decyzja o utworzeniu dwu *Task Force* zapadła na podstawie raportów zwiadu lotniczego z Midway. Żaden japoński rekonesans nie zlokalizował grupy, w której składzie były więcej niż dwa lotniskowce. Wniosek był prosty – oprócz wykrytej, musi gdzieś operować jeszcze jedna grupa zadaniowa. A jeśli tak, musi znajdować się bardziej na północ i zachód.

Japońskie bombowce rzuciły się w nurkowanie. Trzy bomby znalazły cel. „Yorktown”, i tak okaleczony, traci prędkość i zdolność prowadzenia operacji lotniczych. Za ten sukces Japończycy zapłacili stratą trzynastu bombowców. Ale szaleńcza praca zespołów naprawczych na lotniskowcu sprawia, że po godzinie okręt zostaje przywrócony do życia. Zdjęcie bandery z ciężko uszkodzonej jednostki okazało się przedwczesne. O 13:40 lotniskowiec wyciąga już prędkość 18 węzłów.

Stan „Yorktown” był tak dobry, że druga fala ataku, złożona z dziesięciu bombowców torpedowych, wzięła go za zupełnie inny okręt. Japońscy piloci zeszli ponad fale i władowali poobijanej jednostce dwie torpedy. To w końcu przemoгло siły vitalne okrętu, który nabral przechyłu 23 stopnie na bakburtę. O godzinie 15:00 został opuszczony przez załogę.

To niesamowite, ale „Yorktown” nawet wtedy nie chciał zatonać! Załoga naprawcza ponownie weszła na okręt.

Holownik „Vireo” wziął go na hol, z zamysłem doprowadzenia na Hawaje. Niestety dostrzegł to 6 czerwca japoński okręt podwodny I-168, przemknął się przez

eskortę i strzelił salwę torped. „Yorktown” wyłapał dwie z nich... i płynął dalej. Ale trzecia torpeda trafiła w niszczyciel USS „Hammann”, który dostarczał zasilanie ekipom naprawczym na pokładzie lotniskowca.

Tego było już za dużo. Ekipy opuściły jednostkę. Ta utrzymywała się jeszcze na wodzie do świtu następnego dnia, by dopiero o 7:01 odwrócić się stępką do góry i udać w ostatnią podróż.

17:00

„Hiryu” rozpada się pod bombami

Późnym popołudniem samolot zwiadowczy ocalały z USS „Yorktown”, a przebazowany na lotniskowiec „Enterprise” lokalizuje ostatni japoński okręt – „Hiryu”. „Enterprise” natychmiast wysłała ku niemu eskadrę 24 bombowców nurkujących.

Cztery bomby trafiły. Śmiertelnie. Od wybuchów bomb i torped zgromadzonych na pokładzie hangarowym zerwane zostało kilkadziesiąt metrów pokładu startowego na dziobie. Załoga opuściła „Hiryu”, ale znajdujący się na pokładzie dowódca 2. Eskadry Lotniskowców admirał Tamon Yamaguchi pozostaje na okręcie do końca, razem z dowódcą jednostki Temeo Kaku. Okręt został zatopiony dopiero o świcie następnego dnia torpedami z własnego niszczyciela, na wyraźny rozkaz admirała Yamagichi.

Epilog.

Którędy na zastężoną kolację?

Piloci wykonujący misje zwiadowcze mieli tylko ogólne pojęcie o tym, gdzie właściwie się znajdują. Problemem był zawodny system komunikacji i nawigacji. W czasie bitwy żadna ze stron nie miała pojęcia, gdzie dokładnie

znajdują się siły przeciwnika. Sam fakt, że starcie w ogóle miało miejsce, zakrawa na cud.

Przykładem roli przypadku jest niesławny „lot donikąd” w wykonaniu eskadry startującej z USS „Hornet”. Do dziś istnieją rozbieżne interpretacje tego, gdzie zaleciały samoloty. Czy ta grupa przegapiła zespół Nagumo, lecąc na północ od niej, czy też może na południowy zachód?

W tamtym okresie piloci samolotów pokładowych dysponowali kompasem na desce rozdzielczej i papierową mapą formatu A3, obliczenia nawigacyjne wykonując za pomocą ołówka i linijki. Samolotom trudno było przelecieć od punktu A do B. Trudność trafienia na przeciwnika, a potem na własne jednostki pogłębiało to, że cały czas przemieszczały się one z dużą prędkością. W przypadku lotniskowców typu „Yorktown” było to 60 km/h (32 w.). W zaledwie 3 godziny lotniskowiec mógł więc przebyć aż 180 kilometrów.

Oczywiście istniały systemy naprowadzające samoloty „do domu”. Jednym z nich był system YE–ZB. Okręt macierzysty wysyłał litery alfabetu morsa oznaczające kierunek, w którym miał lecieć samolot, w formie dwunastu kodowanych snopów, z których każdy miał szerokość 30 stopni. Sygnał był modulowany tak, że bez odpowiedniego urządzenia odbiorczego był słyszalny jedynie jako biały szum.

Inna metoda wskazywania drogi powrotnej zagubionym pilotom wymagała od nich precyzyjnej synchronizacji zegarków. Okręt macierzysty za pomocą obracającej się kierunkowej anteny wysyłał „piknięcie” w ściśle określonym kierunku co sekundę. Wskazówka sekundnika na zegarku pilota wskazywała źródło sygnału w chwili, w której pilot usłyszał zbawcze piknięcie.

Piloci, którzy zostali zestrzeleni, nie byli zdani jedynie na odpalenie flar, machanie białymi gaciami czy wpuszczenie

do wody barwników, gdy tylko usłyszą buczenie silników samolotu poszukiwawczego. Nadmuchiwane łodzie ratunkowe były wyposażone w zasilane dynamem nadajniki. Kręcenie korbką uruchamiało wysyłanie prostych sygnałów alfabetem Morse’a.

Wspomniany wcześniej jedyny ocalały z ataku 8. Eskadry Torpedowej na lotniskowiec „Kaga” – chorąży George „Tex” Gay Jr. jako jedyny z „Horneta” był świadkiem zagłady trzech japońskich okrętów. Unosił się na wodzie dzięki nadmuchiwanej poduszce, bo nie chciał ryzykować rozkładania pontonu, który ściągnąłby na niego Japończyków. Widział, jak bomby zrzucone przez Richarda Besta i innych roznosiły w drzazgi lotniskowce, które uczestniczyły w ataku na Pearl Harbor i napsuły Amerykanom tyle krwi przez ostatnie pół roku. Możemy mu tylko zazdrościć zimnej satysfakcji, jaką wtedy z pewnością czuł.

Gay został podjęty z wody przez ratunkową Catalinę następnego dnia. □

Spostrzeżenia na wynos

A. Powodzenie zespołu inwazyjnego

To, czego Japończycy nie wiedzieli, szykując się do zajęcia Midway, to to, że do rozbicia należycie przygotowanych instalacji przeciwinwazyjnych, nawet na małych atolach, potrzeba wręcz gigantycznej siły ognia i kilkudniowej nawały artyleryjskiej. Amerykanie w późniejszych latach już to wiedzieli. Stosowali przytłaczające nawały artylerii okrętowej i rzucając przytłaczające liczebnie nad obrońcami siły desantowe.

Patrzac na skład i wielkość komponentu desantowego japońskiego zgrupowania sunącego na Midway w czerwcu

1942 roku można wręcz wysnuć hipotezę, że lądowanie amfibijne bardzo łatwo mogło zakończyć się niepowodzeniem. Trudno powiedzieć, czy „niezależnie od tego...”, ale niezależnie... zdobycie i utrzymanie Midway nie było celem samym w sobie całej japońskiej operacji. Miała ona na celu sprowokowanie US Navy do wysłania trzonu swojej floty – lotniskowców – i zniszczenia go. I proszę bardzo – Amerykanie przyплыnęli. A Japończycy, a konkretnie Yamamoto, bo to on popełnił tą porażającą, koncepcyjną porażkę, zamiast całkowicie skupić się na konfrontacji z flotą (patrz niżej), nadal poświęcali czas wyspie.

B. Brak doświadczenia lotniczego po stronie adm. Nagumo

Słynny dylemat admirała Nagumo, walczony przez wszystkich bez wyjątku autorów piszących o bitwie, zaistniał wyłącznie z uwagi na brak dostatecznego, aktualnego doświadczenia bojowego przed Midway – i to po obu stronach.

Kluczowe pytanie brzmi: „Ile samolotów potrzeba do śmiertelnego ugodzenia lotniskowca?”. Zostało odpowiedziane eksperymentalnie w trakcie starcia. Wystarczy zestawień statystyki amerykańskich i japońskich ataków. Autorzy opracowań nie uwzględniają tego, że Nagumo w swoim słynnym dylemacie po prostu błędnie uznał, że jego siły rezerwowe, potrzebne do skutecznego porażenia zespołu amerykańskiego, są za małe. W tym momencie bitwy Nagumo i jego adwersarze mieli dopiero wysłać ataki, które wyposażą obie strony w stosowne doświadczenie. Inaczej, Wszechświat jest perfidny. Właśnie bitwa o Midway dałaby Nagumo praktyczne obserwacje, które mogły posłużyć do podjęcia optymalnej decyzji na jej początku.

Na początku bitwy uznał liczebność grupy powietrznej, jaką mógł wysłać w stronę odkrytego zespołu, za niewystarczającą, choć mogła ona liczyć aż 64 samoloty uzbrojone przeciwko okrętom. Atak komandora Richarda Besta na

„Akagi” pokazał jednak, że wystarczy jedna bomba i trzy samoloty. Warunkiem było przeprowadzenie ataku bez przeszkód ze strony osłony lotniczej. Ale przy okazji wiadać też, że artyleria przeciwlotnicza lotniskowca je jego osłony, choć jej akcja wyglądała spektakularnie, ewidentnie nie dała rady zestrzelić choćby i trzech samolotów!

Z drugiej strony, zanim nadleciały amerykańskie bombowce nurkujące, siedem amerykańskich ataków torpedowych zakończyło się zestrzeleniem większości maszyn. Z punktu widzenia operacyjnego ich poświęcenie zablokowało operacje lotnicze Japończyków, doprowadzając do „dylematu admirała Nagumo”. Ale dla większości załóg z eskadr torpedowych były to misje samobójcze.

Inne dane statystyczne dostajemy dosłownie kilka godzin później. Oba ataki wyprowadzone przez jedyny ocalały lotniskowiec japoński, „Hiryu”, zakończyły się porażeniem USS „Yorktown”, sumarycznie śmiertelnym. Pierwszy atak o 12:05 przeprowadziło ledwie 18 bombowców nurkujących Aichi D3A (nazwa aliancka: „Val”) w eskorcie sześciu Zer. Amerykanie wysłali przeciwko nadlatującym dosłownie wszystko, wliczając część osłony operującego w pobliżu „Enterprise”. Nastąpiło spektakularne starcie z osłoną myśliwską. Do „Yorktowna” przedarło się jednak dość bombowców, by trafiły go trzy bomby.

Ciężko uszkodzony okręt odzyskał mobilność po kilku godzinach, tylko po to, aby zaatakowały go wysłane z „Hiryu” bombowce torpedowe – dziesięć Nakajima B5N („Kate”) w eskorcie sześciu Zer. Połowę bombowców zestrzeliła mocno już przerzedzona osłona, ale Japończycy zdolali zrzucić cztery torpedy. „Yorktown” wymanewrował się dwu pociskom, ale dwa pozostałe rozerwały burtę okrętu, pieczętując jego los.

Różnica efektywności stron jest powszechnie znana. W tamtym momencie wojny Japończycy, co powiedzieliśmy sobie na początku tekstu, dysponowali lepiej wyszkolonymi

załogami, mieli też lepsze samoloty. Amerykańskie bombowce torpedowe, wybite w licznych nieudanych atakach wcześniej, zrzucały torpedy przy prędkości około 100 węzłów. Japońskie samoloty były dwukrotnie szybsze. Nic dziwnego, że rankiem japońskie Zera rozstrzeliwały nieszczęsne Devastatory, jak chciały.

Teoria jest taka: gdyby Nagumo wysłał wszystko, co miał do dyspozycji w chwili wykrycia amerykańskiego zespołu, który był dodatkowo znacznie bliżej niż wskazywał na to raport samolotu zwiadowczego, niemal z pewnością wyłączyłby z gry lotniskowiec „Yorktown”, którego samoloty parę godzin później zatopiły „Soryu”. Taka decyzja oczywiście zakłada, że admirał „odważnie założy”, że w skład zespołu wchodzi lotniskowiec.

W takim scenariuszu, po stopieniu zdolności ofensywnej samolotów z Midway i oddaleniu się od atolu, stosunek sił w lotniskowcach wzrósłby z 4 do 4 na 4 do 2 na korzyść Japonii. Pamiętając o przewadze technologicznej i wyszkolenia leżącej po stronie japońskiej, można byłoby w takiej sytuacji spokojnie stawiać każdą kasę na zwycięstwo Yamamoto.

Ergo, Amerykanie wygrali pod Midway nie dzięki przewadze wywiadu, a dzięki splotowi okoliczności (przypadek) i niedocenieniu przez japońskiego głównodowodzącego (specjalisty od ataków torpedowych) zdolności uderzeniowych swoich sił lotniczych. doprecyzowując – **Nagumo brakowało danych w kwestii tego, jaka jest minimalna wielkość lotniczego zespołu uderzeniowego, potrzebna, aby skutecznie wyłączył on z gry lotniskowiec amerykański.** Liczba ta wynosi osiemnaście bombowców i sześć myśliwców przy pełnej gotowości bojowej obrońców, którzy – na marginesie – dysponowali dodatkowo przewagą wykrycia nadlatujących maszyn japońskich z odległości 70 kilometrów (46 mil). To 25% tych sił, które Nagumo mógł wysłać z samego rana, ale nie wysłał.

Gdyby więc o wysłaniu ataku nie decydował Nagumo ale natchniony dowódca grupy lotniczej ze swobodą decyzyjną i jajami (tj. nie skrępowaną kwestiami odpowiedzialności grupowej i awersją do ryzyka wykształconymi w kulturze japońskiej)... Amerykanie dostaliby takiego łupnia, jakiego doświadczyła flota rosyjska w 1905 roku¹⁰.

Nawiasem mówiąc, błąd Nagumo można podsumować tak, że admirał trzymał się zbyt kurczowo zadania zdobycia Midway, ponieważ planach operacyjnych starcie z lotniskowcami US Navy było zaplanowane na później. Nastąpiło więc zaskoczenie, wymuszające zmianę koncepcji i powodujące inercję decyzyjną. Zdaniem autora moment wykrzycia zespołu amerykańskiego przez samolot z krążownika „Tone” powinien doprowadzić do natychmiastowego zarzucenia planu inwazji i przejścia w tryb konfrontacji, z celem w postaci zniszczenia amerykańskiego zespołu. **Przecież cała operacja była realizowana właśnie po to, a nie dla zdobycia atolu!** Japończycy nie byli do czegoś takiego gotowi ani na poziomie planowania wariantów realizowanej operacji, ani w kulturowo uwarunkowanych strukturach decyzyjnych. Nauką dla nas jest prosta wytyczna:

Trzeba mieć siłę charakteru, samodyscyplinę i gotowość mentalną do pogodzenia się z niespodziewanym zaprzeczaniem długich przygotowań lub kosztownych inwestycji na rzecz improwizowanego planu.

Bardziej filozoficznie: istotą skuteczności pułapki amerykańskiej było nie zaskoczenie w płaszczyźnie militarnej, ale decyzyjno-koncepcyjnej. W płaszczyźnie kulturowo i organizacyjnie uwarunkowanego procesu podejmowania

¹⁰ O co tu chodzi, wiadome jest widzom filmu *Gorączka*. W scenie włamania do magazynu metali szlachetnych, bohater grany przez Roberta De Niro słyszy niespodziewany stuk (przypadkowe uderzenie kolbą karabinu przez policjanta kryjącego się w ciężarówce na parkingu obok). Przestępca natychmiast decyduje o przerwaniu włamania.

decyzji. Japoński dowódca dał się zaskoczyć tym, że nagle znalazł się w sytuacji „dwóch na jednego” (w rzeczywistości trzech, jeśli liczyć drugi zespół amerykańskich lotników, o którym w momencie podejmowania decyzji Nagumo wciąż nie wiedział i się go nie spodziewał). Coś takiego nie kończy się niczym dobrym nie tylko w ciemnej alejce, ale i w epickich bitwach o przyszłość świata.

Przekładając to na sytuację walki wręcz, przebieg bitwy da się opisać tak, że jeden z trzech opryszków (siły lotnicze bazujące na Midway) ucałował pięść Japończyka – nie pozwolił mu wysłać eskadry na wykryty zespół amerykański. Dwaj pozostali spuścili mu zaś potężny łomot z zaskoczenia. Nagumo powinien był natychmiast albo wyjść z zasięgu samolotów z Midway, albo skrócić dystans i wykończyć osłabioną bazę na atolu, redukując do zera jej zdolność oddziaływania bojowego. Ewentualnie jakiś inny zespół japoński powinien być w gotowości by wkroczyć i popsuć sprzyjający Amerykanom układ „trzech na jednego” i odciążyć Kidō Butai. Niczego takiego Japończycy nie mieli.

W walce trzeba wykorzystać przytrzymującego pięść jako osłonę od ciosów dwóch bijących. Japoński zespół, zgodnie z logiką tej metafory, musiałby przemieścić się na południe od Midway, a więc w obszar całkowicie nierozpoznany. Ale tego nie zrobił. Ujmując to żartobliwie, japoński plan nie przewidywał sytuacji nieprzewidzianych.

Albo jeszcze inaczej – Japończykom zabrakło mistrza takiego jak decydenci misji płk Doolittle. Tworzyli oni zespół natchnionych dowódców, który skrywał w swoim kolektywnym umyśle mistrzowskie rozumienie spraw lotniczych. Dzięki niemu wykoncypował przeprowadzenie słynnego nalotu na Tokio w kwietniu 1942 roku. Japończykom zabrakło też Besta, który osobistą decyzją poprawił przeoczenie (nic nie atakowało „Akagi”) minimalnym

wysiłkiem i bez konsultowania z jakimkolwiek dowódcą. Tego typu uchybienia w przebiegu decyzyjności są głęboko zakodowane w oprogramowaniu kulturowym jednostek i całej kulturze organizacyjnej, której efektywność kształtowana jest przez całe pokolenia!

C. Admirał Fletcher – wzór opanowania

Frank Fletcher, w czasie bitwy pod Midway w randze kontradmirała, dowodził siłami amerykańskimi i australijskimi na południowym Pacyfiku. Jego okrętem flagowym był „Yorktown”. Prowadząc operacje w początkowym okresie wojny z Japonią, Fletcher dał się poznać jako dowódca niesamowicie wręcz wyrachowany, a przy tym w procesie decyzyjnym całkowicie odizolowany od czynników emocjonalnych. Liczyło się dla niego wyłącznie opracowanie najbardziej wydajnego sposobu na to, by zniszczyć instrumenty oddziaływania pozostające w dyspozycji przeciwnika.

Jednym z epizodów pokazujących jego bezosobowy (skrajnie obiektywny) sposób rozumowania w trakcie starcia pod Midway było opuszczenie uszkodzonego USS „Yorktown” po tym, jak jednostka została trafiona w pierwszym ataku (12:05). Fletcher przeniósł się na krążownik „Astoria”, choć miał prawo przemieścić się do drugiej grupy zadaniowej, podnieść flagę na lotniskowcu „Hornet” i stamtąd dowodzić bitwą. Fletcher uznał jednak, że dowodzący drugim zespołem adm. Raymond Spruance prowadzi działania w sposób optymalny. Świadczy to o nadzwyczajnym poziomie dojrzałości emocjonalnej. Jej przejawem w kontekście powyżej opisywanych wydarzeń jest zdolność zaufania podwładnym i powierzania im krytycznych zadań.

D. Największa przewaga Amerykanów #1: kontrola uszkodzeń

Kontrola uszkodzeń polega na redukcji strat wynikających z uszkodzeń. Jest sposobem, w jaki konstruktorzy okrętu, marynarka wojenna (jako organizacja ucząca się na błędach), a w końcu załoga radzi sobie z ograniczaniem skutków trafień. Chodzi tu przede wszystkim o gaszenie i izolowanie pożarów, wznawianie pracy maszyn czy utrzymanie obiegu informacji. Amerykanie mieli zadziwiająco dużą przewagę w systemie zarządzania uszkodzeniami (ang. *damage control*) nad Japończykami. Nie ma chyba bitwy, która by dała tego lepsze przykłady, niż Midway.

Znaczenie ma oczywiście kwestia ukrytych wad konstrukcyjnych. Często wady takie wychodziły niespodziewanie, w krytycznych momentach, a do tego bywały krytyczne (patrz przypadek USS „Lexington” na Morzu Koralowym). Jeśli projektanci nie ułatwili załodze walki z uszkodzeniami, załoga ta nie mogła uratować okrętu. Musiała (i musi) więc istnieć komunikacja między inżynierami na dalekich tyłach a ludźmi, którzy naciskają spusty, kręcą korbami i trzymają węże strażackie.

Amerykańska machina uczenia się na doświadczeniach z pola bitwy działała niemal zawsze wzorowo. Już po wojnie komisja wojskowych ekspertów udała się do Japonii, aby skonfrontować pozyskane w latach 1941–1945 dane wywiadowcze z japońskimi archiwami. Amerykanie chcieli przyjrzeć się wszystkim aspektom działania japońskiej maszyny wojennej: działom, torpedom, sonarom. Chyba najmniej ciekawym raportem śledczych był raport opisujący japoński system kontroli uszkodzeń. Był bardzo krótki: japoński system był fatalny. Flota japońska *de facto* nie dysponowała systemem takim, jaki zbudowała US Navy.

Rola przypadku: „Bismarck” i „Prince of Wales”

Dobrym przykładem roli przypadku w zatopieniu wielkich jednostek jest los niemieckiego pancernika „Bismarck”, zatopionego przez atak torpedowy 27 maja 1941 roku. Okręt został trafiony dwiema torpedami, ale nie doznał krytycznych uszkodzeń, gdyż uderzenia padły na dobrze chronione miejsca. Okręt mógł kontynuować ucieczkę do portu Saint Nazaire. Ale „Bismarck” miał bardzo wrażliwy punkt w postaci słabo opancerzonej maszyny sterowej. I trafienie właśnie w mechanizm sterowy przypieczętowało los giganta. Tak naprawdę wszystkie wcześniejsze trafienia torpedami i pociskami artyleryjskim czy bombami nie miały znaczenia.

Niemal identyczna sytuacja nastąpiła przy zatopieniu HMS „Prince of Wales” przez lotnictwo japońskie w grudniu 1942 roku. Jedna z torped trafiła w wał napędowy od strony bakburty (prawej), zmniejszając manewrowość jednostki i powodując wiele innych problemów, włącznie z upośledzeniem części stanowisk przeciwlotniczych. Przebieg bitwy pod Midway oraz te dwa przykłady mają pokazać, że utrata okrętu nie zawsze wynika ze złego zarządzania uszkodzeniami. Czasami rolę odgrywa po prostu pech¹¹.

Decentralizacja systemu kontroli uszkodzeń

Japońskie okręty miały w sobie trudną do wychwycenia usterkę, która polegała na synergicznym efekcie negatywnym nałożenia się hierarchiczności struktur dowodzenia i centralizacji zarządzania naprawą uszkodzeń. Bez rozkazów z góry i przy braku oddolnej inicjatywy w sekcjach

¹¹ Pech to domena Japończyków. Przykład: lotniskowce o dobrej ochronie przeciwtorpedowej („Akagi” czy „Kaga”) zginęły od bomb, a okręty z pancernym pokładem, odporne na bomby (np. „Taiho”) – od torped – przyp. G.A.

okrętów odciętych przez pożary zwykli załoganci nie byli w stanie zorganizować działań doraźnych, choćby nawet opóźniających katastrofalne następstwa, do czasu przybycia fachowców. Różnica jest więc taka, że na jednostkach japońskich kontrola uszkodzeń była w dużej mierze domeną specjalistów, a Amerykanie szkolili w tym zakresie wszystkich członków załóg okrętów.

Da się to wyjaśnić hierarchiczną strukturą decyzyjną wszelkich organizacji japońskich. W japońskich organizacjach innych niż wojsko i siły paramilitarne zajmowanie czyjegoś miejsca pracy czy wyręczanie kogoś w jego obowiązkach jest z reguły nie do pomyślenia, gdyż odczytywane jest jako wytykanie niekompetencji, a więc naraża zastępowanego na utratę twarzy. Wszystko wskazuje na to, że Japończycy wbudowali tą swoją cechę kulturową w praktyki kontroli uszkodzeń na okrętach. Tradycyjnie w okresie po II wojnie światowej japońskie korporacje cierpiały na coś w rodzaju kompartmentacji, w której poszczególne działy firm zamiast współpracować na rzecz całości, konkurowały ze sobą, zwalczały się nawzajem, a co najmniej podchodziły do siebie z nieufnością.

Na okrętach amerykańskich praktycznie wszyscy mieli zdolność uczestniczenia w działaniach ratunkowych. Japończycy mieli za to bardzo skomplikowane, wszechstronne systemy przeciwpożarowe, ale byli znacznie bardziej podatni na zapaść całego systemu w przypadku uszkodzenia jego części.

Amerykańscy specjaliści z kolei skodyfikowali procedury bezpieczeństwa, ujednolicając wiele z nich pomiędzy klasami i typami jednostek. Z działaniem systemu izolowania uszkodzeń zostało zapoznanych znacznie więcej osób, mimo że normalnie wykonywały zupełnie inne obowiązki. Dzięki temu w przypadku awarii czy uszkodzenia zawsze znajdował się ktoś, kto wiedział, dokąd trzeba się udać

i co robić dla przywrócenia sprawności bojowej okrętu, jak odizolować sekcje okrętu zalewane wodą lub ogarnięte pożarami.

Po stronie japońskiej nie istniała mobilność rotacyjna załogi i oficerów, która sprzyjałaby rozprzestrzenianiu się innowacji i doraźnych usprawnień. Innym mechanizmem było to, że ludzie przyzwyczajali się do własnego okrętu. To optymalizowało ich sprawność – ale na poziomie okrętu, a czasem tylko jednego działu. Na poziomie floty efektem była koncentracja cennej wiedzy w głowach ludzi, którzy stawali się niezastąpieni. Gdy ginęli w bitwie, następowała skokowa utrata sprawności.

Amerykański system zarządzania uszkodzeniami miał charakter wielokrotnie redundantny i rozproszony. Procedury były dobrze przyswojone i znormalizowane od początku wojny. Wśród narzędzi zwalczania zniszczeń było więcej urządzeń zapasowych, a poza tym było też więcej sprzętu zdadnego do użytkowania i przenoszenia przez pojedynczych ludzi. W rezultacie większa była dostępność takich urządzeń jak aparaty tlenowe. Pozwalały one na tak elementarne doraźne współprace jak grupowe trzymanie węży gaśniczych w zadymionych halach.

W przypadku wyłączenia głównych generatorów, w zapasie były mniejsze, rezerwowe, pozwalające przywracać sprawność tych chwilowo wyłączonych z gry. Świetną ilustracją jest los USS „Franklin”. Po pierwszych trafieniach okręt stracił całe zasilanie, w tym główny generator, zasilający też główny system przeciwpożarowy. Załoga wzięła w ręce pompy przenośne i ręczne. To pozwoliło opanować pożar na dziobie jednostki i uratować ją. Załoga była w stanie powstrzymać płomień do czasu, aż udało się uruchomić jeden z głównych generatorów dieslowskich i częściowo uruchomić główny system. „Franklin”, mimo że utracił

30% załogi i praktycznie tonął, kładąc się na prawą burzę, został uratowany, odholowany do Stanów i odremontowany.

Podsumowując, załogi amerykańskie były ogólnie bardziej zaznajomione z bardziej zaawansowanym sprzętem, potrafiły naprawiać i używać ten sprzęt w ekstremalnych okolicznościach. Utrata oficerów zajmujących się kontrolą uszkodzeń mogła te wysiłki bardzo spowolnić, ale nie uniemożliwić. Oprócz niewiarygodnej wręcz przeżywalności „Yorktowna”, świadectwem tych zdolności był szlak bojowy innego lotniskowca uczestniczącego w bitwie o Midway – „Enterprise”, który do końca wojny oberwał jeszcze kilka razy.

E. Kluczowa przewaga Amerykanów #2: kultura techniczna i transmisja doświadczenia

Wiedza oficerów kontroli uszkodzeń marynarki wojennej była skodyfikowana w całych zestawach instrukcji i procedur. Wiedza ta była też transferowalna – możliwa do zastosowania na wielu jednostkach. Była też przekazywana marynarzom obsługującym inne systemy, a nie tylko specjalistom walki z uszkodzeniami.

Przekazywanie wiedzy na poziomie organizacji

Mechanizmem podnoszącym poziom kompetencji nowych roczników w szkołach lotniczych w Stanach Zjednoczonych była rotacja najlepszych pilotów do zadań szkoleniowych. Skuteczność takiego podejścia widać, jeśli porówna się systemy szkolenia pilotów niemieckich i alianckich. Niemcy uznawali, że najwłaściwszym miejscem dla asów myśliwskich jest linia frontu, gdzie mogli strącać więcej samolotów wroga. Alianci stosowali podejście zupełnie odmienne – młodzież miała czerpać wiedzę i doświadczenie od tych, którzy byli na tyle dobrzy,

że przeżyli i odnosili sukcesy. Wiedza ta nie zniknęła więc, kiedy pilot-mistrz został w końcu zestrzelony. Owocowało to zwielokrotnieniem liczby zestrzelonych maszyn wroga w przyszłości.

Czynniki możliwe do kontroli: ludzki oraz kultura techniczna

„Czynnik ludzki” to bodaj najważniejsza część wysiłku w zakresie kontroli uszkodzeń. Ten niejasny termin wymaga głębszej analizy i przede wszystkim uściślenia. W grę wchodzi takie parametry jak poziom wykształcenia technicznego (tj. generalnego obycia z techniką), znajomość sprzętu oraz – jak się zaraz przekonamy – kultura techniczna społeczeństwa, w którym wychowali się członkowie załogi.

Osoba projektująca system kontroli uszkodzeń, czyli przewidująca, jak będzie wyglądać funkcjonowanie okrętu w ramach walki o przetrwanie po uszkodzeniu przez ogień wroga, musi zadać sobie następujące pytanie: czy załoga będzie w stanie i czy będzie potrafiła korzystać ze sprzętu, który ma do dyspozycji? Odpowiedź zależy od zdolności ludzi do improwizacji, czyli umiejętności wykorzystania znanego sprzętu w sposób nietypowy. Przede wszystkim chodzi tu jednak o zdolność użytkowania sprzętu przez tych, którzy nie zostali formalnie do tego przeszkoleni. Hasłem-kluczem jest tu *kultura techniczna*.

Poziom kultury technicznej w Japonii był znacznie niższy niż w Ameryce. Wynikało to z prostego faktu – gwałtowna (i jak najbardziej imponująca) modernizacja Japonii miała miejsce zaledwie 60–70 lat przed wybuchem II wojny światowej. Uprzemysłowienie trwało do I wojny światowej. Jedną z konsekwencji było to, że przez pierwsze dwie dekady XX wieku większość najbardziej zaawansowanych okrętów wojennych Japonia po prostu kupowała. Przykładem są krążowniki liniowe typu „Kongo”. Pierw-

szy z nich został zbudowany dla marynarki japońskiej w Wielkiej Brytanii i wszedł do służby w 1913 roku. Kolejne trzy jednostki klasy „Kongo” zbudowano już w Japonii.

Nie do końca oczywistą konsekwencją takiego stanu rzeczy jest to, że przeciętny Japończyk nie miał okazji od dziecka zaznajamiać się z wytworami nowoczesnej technologii. Te okazje to tak pozornie błahe rzeczy jak przypatrywanie się naprawom traktorów na polu, próby rozkręcenia i złożenia z powrotem budzika czy też przyświecanie latarką ojcu przy regulacji gaźnika, czyszczeniu przewodu paliwowego, wymianie oleju („sobie świecisz, czy mi?”). 60–70 lat od początków Odnowy Meiji to było za mało. Dla kontrastu – USA było krajem uprzemysłowionym przez znacznie dłuższy czas. Obycie z prostymi narzędziami, takimi jak klucze nasadowe, czy bardziej zaawansowanymi mechanizmami, jak układ hamulcowy traktora, było znacznie bardziej powszechne.

Rezultatem różnic cywilizacyjnych było to, że japońscy załoganci na wielkich okrętach wojennych choć zostali przeszkoleni i poinstruowani, jak używać urządzeń, do których obsługi zostali wyznaczeni, to nie umieli nic poza tym! Jeśli więc nagle, zwłaszcza w sytuacji stresu, japoński marynarz musiał zmierzyć się z urządzeniem, z którym wcześniej się nie zetknął, stawał się niemal całkowicie bezradny. A w chwilach bezradności pojawiają się takie zjawiska jak skłonność do ucieczki, panika i stupor, bierność czy paraliż decyzyjny. Reakcje te wzmaga, jak już wspomniałem, obsesyjnie hierarchiczna kultura. Bezradność w chwili, w której trzeba powstrzymać pożar płonącej benzyiny do czasu pojawienia się specjalistów, może decydować o przetrwaniu całego okrętu.

Jedną z oczywistych przewag załóg okrętów amerykańskich było więc to, że potrafiły one bez większych problemów zaadaptować się do obsługi rozmaitych urządzeń, nawet bardzo zaawansowanych, i skutecznie je użytkować.

Czynniki możliwe do kontroli: hierarchia kontra inicjatywa

Dwa przykłady pozwolą nam naświetlić kolejny temat. Pierwszy to praktyka mechaników obsługi naziemnej dywizjonów bombowych wysyłanych z Wielkiej Brytanii na bombardowanie celów w III Rzeszy w latach 1943–1945. Otóż mechanicy obsadzali stanowiska strzelców pokładowych, by postrzelać sobie trochę do Szkopów. Dowódcy w większości przypadków przymykali na to oko. Drugim przykładem jest zestrzelenie jednego – oficjalnie, a według relacji świadków kilku samolotów atakujących Pearl Harbor przez starszego marynarza Dorisa Millera. Pełniący funkcję kucharza Miller w czasie akcji bojowej przydzielony był do pracy w magazynie amunicji do działek przeciwlotniczych. W czasie japońskiego ataku został doraźnie doszkolony przez oficera i objął jedno z działek. Z fenomenalnym skutkiem! Miller wystrzelał sobie Krzyż Marynarki Wojennej, najwyższe możliwe odznaczenie US Navy, jako pierwszy czarnoskóry w historii tej formacji. Odznaczenie wręczył mu osobiście admirał Chester Nimitz, dowódca Floty Pacyfiku, w maju 1942 roku.

Istotnym czynnikiem zwiększającym przeżywalność okrętu są szkolenia z zakresu kontroli uszkodzeń prowadzone dla wszystkich załogantów. Inną metodą jest rozproszenie zadań kontroli uszkodzeń wśród marynarzy obsługujących na co dzień „swoje” maszyny. Już samo formalne obarczenie załogantów zadaniem walki ze skutkami uszkodzeń może umożliwić im podejmowanie decyzji w sposób bardziej racjonalny, tj. sprzyjający przeżywalności okrętu, a nie pilnowaniu wyłącznie swoich obowiązków.

Reasumując tę kwestię, japońskie struktury społeczne bazują na znacznie silniejszych mechanizmach hierarchicznych, niż ma to miejsce w kulturach zachodnich. Na japońskich jednostkach stosowano kary cielesne za nieposłuszeństwo, w tym za nieprzestrzeganie regulaminu



Ryc. 6. Ilustracja propagandowa: Doris Miller strzela do atakujących Pearl Harbor japońskich samolotów. Źródło: United States Department of the Treasury (domena publiczna)

lub drobne odstępstwa od wykutych na blachę procedur¹². Z takich uwarunkowań rodzi się mentalność i system motywacyjny każący unikać wszelkich nietypowych decyzji i zachowań, zwłaszcza nieproszonego wyręczenia innych, jak zarazy.

Obie te okoliczności kulturowe sprawiały, że w sytuacji pożaru japoński kucharz, którego obowiązkiem było obsługiwanie działka przeciwlotniczego, nie miał motywacji, domyślnego przyzwolenia, ani przeszkolenia do tego, aby bez rozkazu rzucić się do obsługi gaśnic lub podjąć próbę uruchomienia pomp. Zostawiał to zadanie wyznaczonym załogantom. Jego amerykański odpowiednik,

¹² Najbardziej fascynujące zakamarki japońskiej mentalności opisał autor [PP] w eseju „*Patologie japońskiej kultury biznesowej*”, §SPVII.3.

działający w luźniejszych ramach hierarchii służbowej i w kulturze, która premiuje inicjatywę indywidualną, miał zarówno ogólne obycie ze sprzętem, jak i zachęty kulturowe, aby dołączyć do spontanicznych inicjatyw. Ta różnica mogła okazać się krytyczna choćby w sytuacji, w której ekipy gaśnicze nie zdążyły jeszcze przybyć, a pożar dałoby się zlikwidować we wcześniejszym stadium.

Przykłady takich sytuacji znajdziemy w samych relacjach pochodzących z bitwy pod Midway. Trafienia „Kagi” uśmierciły większość oficerów odpowiedzialnych za kontrolę zniszczeń na poziomie centralnym. Poskutkowało to tym, że oficerowie niższego szczebla, którzy przeżyli, nie wiedzieli, że właśnie na nich spoczął właśnie ciężar podejmowania natychmiastowych decyzji co do akcji ograniczania zniszczeń.

Odwrotny scenariusz rozegrał się po trafieniu „Akagi” – oficer odpowiedzialny za kontrolę uszkodzeń przeżył atak i był w stanie organizować wysiłki swoich podkomendnych. W rezultacie „Akagi”, choć jego los i tak był przypieczętowany z innych względów, przedłużył swoją walkę o utrzymanie się na powierzchni. Gdyby jednak udało się uruchomić maszynownię i „Akagi” zdołał oddalić się od amerykańskich lotniskowców, być może dałoby się go uratować. Na przeszkodzie stanęła wada systemowa – centralizacja dowodzenia zespołami zwalczającymi uszkodzenia.

W Royal Navy i US Navy istnieje rotacja pozioma, tj. przenoszenie oficerów i marynarzy pomiędzy okrętami podobnej klasy. Przyczyny rotacji bywały różne: okresowe deficyty personelu, remonty a nawet prośby samych zainteresowanych. Generalnie taka mobilność była duża, co sprzyjało rozprzestrzenianiu się doświadczeń. Japończycy byli w tej kwestii o wiele bardziej sztywni – traktowali załogi lotniskowców i lotników jako zgraną całość. Zdarzały

się sytuacje, w których jeden lotniskowiec („Zuikaku”) nie mógł osiągnąć gotowości bojowej, gdyż czekał na uzupełnienia pilotów do swojej grupy lotniczej, a inny czekał na uzupełnienia załogi marynarskiej. Oba okręty musiały bezproduktywnie czekać, bowiem **przez sztywny system hierarchiczny było nie do pomyślenia, żeby – mówiąc w uproszczeniu – „z dwóch niedziałających systemów zrobić jeden działający”**.

Możemy tu z obserwacjami wstąpić na chwilę na poziom filozofii cywilizacji. Jedną z kluczowych koncepcji wypracowanych w czasie rewolucji przemysłowej była standaryzacja parametrów technologii, umożliwiająca standaryzację części zamiennych, zmore armii przedindustrialnych. Oto kluczowa obserwacja:

US Navy zaimplementowała tę koncepcję na poziomie zasobów ludzkich. Wypracowano system szkolenia i dowodzenia, w którym specjaliści i oficerowie byli zastępowalnymi (ang. interchangeable) elementami systemu bojowego. Dzięki temu uzupełnienia brakującego personelu mogły być realizowane przy minimalnym zakłóceniu działania całości systemu bojowego, jakim jest czy to lotniskowiec, czy cała jego grupa zadaniowa.

Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych uczyła się bardzo szybko, więc Amerykanie mieli początkowo niewielką przewagę, ale bardzo szybko ją wykorzystali i rozwinięli, podczas gdy Japończykom dopiero po Midway zaświtało, że być może będą musieli wprowadzić pewne zmiany. Ale wtedy było już za późno. Dużo za późno.

W międzyczasie każda bitwa, z której okręty US Navy wróciły z doświadczeniem z kontaktu z wrogiem, była źródłem raportów, które natychmiast prowadziły do usprawnień i modernizacji. Wyciągano wnioski z tego, co się

wydarzyło i wykorzystywano je do wprowadzania zmian w swoich procedurach dowodzenia, zarządzania i szkolenia dla całej floty. Ten system był prekursorski wobec biuletynów bezpieczeństwa będących lekturą obowiązkową współczesnych pilotów samolotów pasażerskich.

F. Poziom koncepcyjny i filozoficzny

Najgłębiej osadzony problem konceptualizacji w planowaniu rozgrywki przez Japończyków sprowadza się do następującego prawidła.

Sytuacja geostrategiczna sprawiła, że nastąpiło trudne do skonceptualizowania, a więc dostrzeżenia, rozprzęgnięcie działań imperiotwórczych (w tym militarnych) z prawidłowościami zaszytymi w doktrynie Mahana. Doktryna ta jest prosta: odciąć przeciwnika od zasobów, co będzie możliwe po odebraniu mu jego zdolności militarnych. Optymalnym nokautem jest anihilacja armii lub floty w walnej bitwie. W tak sformułowany obraz zaszyte jest ukryte założenie: serce systemu gospodarczego przeciwnika zostanie udostępnione dla oddziaływania militarnego zwycięzcy.

Anglicy bitwą pod Trafalgarem otworzyli sobie drogę do zduszenia gospodarki Francji napoleońskiej blokadami. Ale Japończycy nie mieli nawet możliwości wyzyskania owoców swojego zwycięstwa militarnego. Bitwa o Midway, choć była operacją agresywną, w głębszej płaszczyźnie była więc pomieszaniem z poplątaniem zamiary defensywnego: obrony własnej ekspansji w nadziei, że przeciwnik nie zmobilizuje swoich zasobów lub poświęci ich zbyt mało na to, by wygenerować kontrsiłę w skali geostrategicznej.

