

بلا قيادة

9

هلاً توقفت تلك السفن اللعينة عن المجيء؟

تساءل الملازم ستورات ب. جيسون Stuart B. Gibson، ضابط عمليات مدير الميناء في تاكلوبان Tacloban في خليج لايتة، متى سيحصل على استراحة فقد جعله ضغط العمل والحرارة الاستوائية الخانقة نزقاً وغير مرتاح. كان ذلك اليوم، الثلاثاء، 31 تموز / يوليو - آخر أيام الشهر. يا له من شهر. كان عليه أن يتتبع أخبار زهاء 1500 سفينة تبحر داخل الميناء، وستصل في ذلك اليوم أربعون سفينة. دقق جيسون في التقرير اليومي الوارد من مركز مراقبة دخول المرفأ لمعرفة السفن التي وصلت. يتعين عليه تخصيص المراسي والوقود والمؤن لكل سفينة، ثم الإبلاغ عن وصولها برسائل لاسلكية رمزية إلى جميع القيادات المهمة وتسجيل اسم السفينة في لائحة السفن الموجودة، وهي لائحة ترسل أيضاً إلى هذه القيادات.

لاحظ جيسون عدم وصول سفينة مرتقبة - الطراد إنديانابولس. كانت القيادة البحرية في غوام قد أبلغت مكتبه في اليوم السابق أن هذا

الطراد سيدخل الميناء في الساعة الحادية عشرة من صباح الثلاثاء، وقام جبسون بتدوين ذلك في سجلاته. ولكن بات الوقت الآن متأخراً بعد الظهر ولم يكن الطراد إنديانابولس مدرجاً في قائمة السفن الحاضرة والتي يعتمها مركز مراقبة دخول الميناء الذي أبقى عدة سفن عند بوابة الميناء لمراقبة تحركات السفن.

عندما يدخل الطراد الخليج في نهاية الأمر - وافترض جبسون أن ذلك سيحدث - سيقوم بإضافة اسم الطراد إلى لائحة السفن الحاضرة ولكنه لن يذكر وقت وصوله لأن أنظمة الميناء تنص على عدم الإبلاغ عن وصول السفن الحربية وإنما فقط عن وصول السفن التجارية والسفن الاحتياطية. حدّد هذه الأنظمة مكتب القائد العام وكذلك الأسطول السابع العامل تحت إمرة الجنرال دوغلاس ماك آرثر Douglas MacArthur في منطقة الجنوب الغربي للمحيط الهادئ، وذلك في رسائل متطابقة أرسلت إلى جميع مديري الموانئ في المحيط الهادئ. لماذا تسهيل الأمر على غواصة يابانية لمعرفة تحركات سفينة مقاتلة؟ علاوة على ذلك، كانت موجات الراديو مثقلة بالآلاف التقارير.

لم يكن جبسون قلقاً على الطراد إنديانابولس، فالكثير من السفن تتأخر مدة ثمان إلى اثنتي عشرة ساعة، وبعض السفن المقاتلة لا تصل أبداً. على أية حال، يهتم هذا المكتب بصورة أساسية بالسفن التجارية. في واقع الأمر، كان مدير الميناء يدعى رسمياً ضابطاً بحرياً كبيراً لموظفي مراقبة السفن التجارية.

كان الاهتمام بالسفن الحربية من مهام قادة الأسطول مع أن مدير الميناء كان بالطبع على استعداد تام للتعاون - حين يكون ذلك ممكناً. على أية حال، بما أن الطراد كان سفينة قيادة الأميرال سبروانس، قد يحول الأميرال وجهة الطراد دون إشعار إلى مهمة سرية ما. وكان آخر ما سمعه جيسون في واقع الأمر هو أن الطراد كان يبحر بأوامره مباشرة من الرئيس الأمريكي نفسه. كلا، الطراد إنديانابولس ليس مسؤوليته. وبما أن لديه أوامر بعدم الإعلان عن وصول سفينة قتالية، بدا له أن العكس هو الصحيح: ينبغي له ألا يعلن كذلك عن عدم الوصول. ولم يسمع أن أي مدير ميناء في المحيط الهادىء قد فسر الأمر بطريقة مخالفة.

لم يكن جيسون بأي حال من الأحوال مفتوناً بالسلك العسكري - وكان ينتظر بفارغ الصبر العودة إلى زوجته وابنته الرضيعة وإلى عمله كمدير لمصرف في رتشموند Richmond بولاية فيرجينيا. ولكنه كان مع ذلك، يؤدي عمله على نحو وجداني في لايته منذ كانون الثاني / يناير. ولم يمتدح مدير الميناء عمله إلاً مؤخراً وحثه على تقديم طلب لإعادة تعيينه في قيادته. يا له من رياء؟ فهذا الرجل بعينه رفع عنه تقريراً يتناقض مباشرة مع ما قاله له.

ذكر التقرير: «يؤدي هذا الضابط واجباته عن طيب خاطر ولكنه متردد، وكثيراً ما يصبح مرتبكاً وطائشاً. إنه ضابط مراقبة لدى مدير الميناء، وهي مهمة تتطلب مؤهلات لا يملكها بالقدر اللازم وسيكون أدأؤه أفضل في وظيفة تقتضي قدرأ أقل من الإبداع والمسؤولية».

باختصار، كان مدير الميناء يريد لمثل هذه الوظيفة الهامة رجل بحرية أكثر خبرة، وبفضل أن يكون خريج أنابولس، في حين كان جبسون مدير مصرف تحول إلى ضابط فوري عندما اتسع سلاح البحرية واستوعب كامل نخبته من المحاربين القدماء.

في حين كان رئيس جبسون يوصي بترقيته رغم كل شيء، أحس الملازم جبسون بالإحباط وكان في حيرة من أمره وعاجزاً عن تفسير أساس التقرير غير المؤاتي الذي رفعه مدير الميناء. في واقع الأمر، أشخاص قليلون ممن يعرفون جبسون كانوا يعتبرونه رجلاً يتخذ مبادرات جريئة. ولكن إذا كانت تعوزه الدينامية، فقد كان يفتخر دائماً بالقيام بعمله بكفاءة والمحافضة على اسم عائلته الشهير، وهي واحدة من عائلات رتشموند الأرستقراطية القديمة.

والآن جاء هذا التقرير المشوه للسمعة والمزيف للحقيقة. هل يجب تحميله الخطأ لإطاعته كل قاعدة بحذافيرها؟ هل كانوا يتوقعون من ضابط أدنى مرتبة أن يضع قواعده الخاصة به؟ كان مسروراً لوجود مدير جديد للميناء الآن، وهو العميد جول سانشو Jules Sancho. لعله يحكم عليه بقدر أكبر من الإنصاف والفهم. وبما أن سانشو كان هو نفسه يتعرف على العمل للتو، لم يشأ جبسون أن يثقل كاهله بلا لزوم بتفاصيل عادية - على سبيل المثال، عدم وصول الطراد إنديانابولس حتى ذلك الحين. كما لم يجد ضرورة لإبلاغ رؤسائه في قيادة حدود بحر الفلبين في تولوزو Toloso، على مسافة عشرين ميلاً تقريباً، والمسؤولة عن حماية سفن الشحن التابعة للحلفاء ليس في

مياه الفلبين فحسب وإنما ضمن منطقة شاسعة تمتد من الهند الصينية إلى ساراوك Sarawak - ما لم تطلب القيادة المعلومات بالطبع .
ليست هذه مشكلة مدير الميناء .

هل هي إذن مشكلة قادة قيادة الحدود؟ ليست كذلك وفقاً للنقيب ألفرد م . غرانوم Alfred M. Granum ، ضابط عمليات القيادة . لم يكن من شأن قيادة الحدود معرفة ما إذا وصل الطراد إنديانابولس ومتى . وعلى أية حال ، فإن قيادته ، مثل مكتب مدير الميناء التابع لها ، تهتم أساساً بالسفن التجارية وسفن البحرية الاحتياطية . من الناحية الفنية ، يصبح الطراد إنديانابولس تحت جناح الحدود حالما يجتاز الخط الفاصل chop ، وهو خط وهمي يقسم منطقة قيادة جزر الماريانا ، وقاعدتها في غوام ، عن منطقة قيادة الحدود وقاعدتها في لايتة . وبالتالي ، منذ حوالي منتصف ليلة 29 تموز / يوليو ، حين كان من المقرر للسفينة اجتياز هذا الخط ، من المفترض أن تكون قيادة الحدود قد تولت القيادة على السفينة ، رغم أن ذلك ، حسب رأي غرانوم ، هو على الورق ليس إلاً . كانت مهمة قيادة الحدود الحقيقية تقصي حركة ما بين 350 و400 سفينة غير قتالية في اليوم ، وإيجاد مسارات بديلة للسفن التي تجابه العواصف (وهي المشكلة الرئيسة التي كانت تشغله في هذا اليوم) ، وكذلك تهيئة مجموعات الاصطياد والقتل للبحث عن الغواصات اليابانية ، كتلك التي يعتقد أنها كانت تتربص في الجزء الشمالي من منطقة قيادة الحدود .

لم يبلغ غرانوم من قبَل مراقبيه ما إذا كان الطراد إنديانابولس قد

وصل إلى خليج لايتة كما أنه لم يسألهم عن ذلك. لماذا ينبغي له أن يسأل؟ حتى لو علم عن تأخر السفينة، لم يكن ليتخذ إجراءً خاصاً. يمكن أن يكون التأخير لعدة أسباب، رغم أن هجوماً من قبل غواصة عدوة لم يكن ضمن اعتباراته. وحسب التقارير التي لديه، لم يكن التهديد الرئيسي من الغواصات وارداً على المسار من غوام إلى لايتة، وإنما على المسار من لايتة إلى أوكيناوا حيث كانت توجد تحركات واسعة للسفن من أجل تعزيز أسطول للغزو.

في غضون ذلك، في مكتب الخرائط، كان المراقبون يحددون على لوحة مواقع مسار كل سفينة في المنطقة، سواء كانت السفينة صديقة أم عدوة، وكانوا يحركون العلامات كل ثماني ساعات وفقاً للسرعة التقديرية للسفينة. انهمك الرجال في تغيير مواقع العلامات، وإيصال التقارير، والرد على الهواتف. ولكن لم يكن هناك توتر ولا إحساس بمتطلبات ملحة. ونظراً للعدد الكبير جداً من السفن التي عليهم تقصّيها، من المؤكد أنهم لن يفعلوا بشأن احتمال عدم وصول سفينة واحدة، وخاصة أنها سفينة كانت تحيطها القيادة بأقصى قدر من الغموض.

وبما أن وصول الطراد كان مقرراً في لايتة في الساعة الحادية عشرة من صباح ذلك اليوم، نقلت العلامة الخاصة بها إلى أبعد نقطة - إذ إنها كانت على لوحات تعيين المواقع الخاصة بقيادة جزر الماريانا ومكتب القائد العام في غوام. ونظراً لعدم وصول تقارير خلافاً لذلك، افترض المسؤولون عن تعيين المواقع وصول السفينة في

الوقت المحدد. واستناداً إلى هذا الافتراض، رفعت القيادتان في غوام العلامة، رغم أن علامة قيادة الحدود ستظل على اللوحة إلى حين ورود اسم السفينة على لائحة السفن الحاضرة مؤكدة وصولها - أياً كان وقت الوصول.

شعر غرانوم أنه في حالة تعرض أية سفينة للخطر، من المؤكد أنها سترسل إشارة استغاثة. متى سيبدأ التحقيق في عدم الوصول! لم يكن متأكداً. على أية حال، كثيراً ما يتأخر وصول لائحة السفن الحاضرة يوماً أو أكثر، وأحياناً تدخل السفينة الخليج دون أن يلاحظها مراقبو مدخل الميناء.

كما لم يشأ غرانوم إزعاج رئيسه بشأن «تأخر» سفن قتالية فردية، أكثر مما كان الملازم جبسون، لا سيما أن رئيسه، مثل رئيس جبسون، كان جديداً في عمله. تولى العميد البحري نورمان سي. جيليت Norman C. Gillette رئاسة أركان قيادة حدود بحر الفلبين منذ تشرين الأول / أكتوبر 1944، وحل مؤقتاً محل القائد النظامي، نائب الأدميرال ج. ل. كاوفمان J. L. Kawfman قبل أيام قليلة فقط حين ذهب الأدميرال في إجازة. ويشرح جيليت نفسه لاحقاً موقفه إزاء السفن القتالية المتأخرة: «لم نكن نشعر أننا مهتمون اهتماماً حيوياً أو أننا مسؤولون مباشرة أو ينبغي لنا اتخاذ إجراء غير اعتيادي».

كانت هذه مشكلة قادة الأسطول.

كان العميد البحري ل. د. ماكورمك L. D. McCormick قائد أسطول، ولكن كانت لديه بالفعل مشاكل أكثر مما يجب وهو يحاول

تشكيل قيادته الجديدة. وصل إلى خليج لايتة في 25 تموز / يوليو، قبل أسبوع تقريباً، لإقامة قيادة للتدريب، مجموعة المهمات 95,7 التي ستؤمن احتياجات الحملة 95، العاملة في منطقة أوكيناوا بإمرة نائب الأميرال جيسي ب. أولدندورف Jesse B. Oldendorf. أراد أولدندورف قيادة كهذه كي يستطيع إرسال طواقمه التي أنهكها القتال إلى لايتة من أجل التدريب والترفيه.

مع قرب انضمام الطراد إنديانابولس إلى حملته استعداداً لغزو اليابان، لم يفاجأ حين تسلم رسالة من مكتب القائد العام تبلغه أن الطاقم سيلتحق أولاً بمجموعة الأميرال ماكورمك من أجل تحديث تدريب الرجال. بيد أن ماكورمك كان في حيرة من أمره. كان يعرف موعد وصول السفينة ولكن لم يكن يعرف سبب وصولها، إذ إنه لم يطلع على الرسالة الأولى التي تخبره بسبب قدومها. وكان أولدندورف يعرف سبب قدوم السفينة ولكن لم يكن يعرف موعد وصولها، إذ لم ير قط الرسالة الثانية التي وردت من مكتب القائد العام والتي أعلنت موعد وصول السفينة.

كان الأميرالان ضحية لسوء الإدارة البيروقراطية. وكما قال أولدندورف في وقت لاحق فقد كان مركز الاتصالات في أوكيناوا سيئاً السمعة من حيث عدم كفاءته في إرسال الرسائل ولم يكن المركز في لايتة أفضل بكثير، إذ إنه وجه الرسالة الأولى خطأ إلى ماكورمك. وبالفعل، رغم الخطأ، فقد تسلم مساعدو ماكورمك نسخة من تلك الرسالة، على ما يبدو لورود اسم الأميرال في نصها.

ومما يدعو للسخرية، أن مساعدتي ماكورمك اعتقدوا أن العنوان الخاطيء أوضح أن الرسالة كانت مقصودة لشخص آخر وشعروا أنها لم تكن على أية حال هامة جداً، إذ إنها كانت موشحة بعبارة «محدودة التوزيع» وليس «سرية»، وبالتالي لم يتجشموا عناء فك رموزها ولا حتى طلب إعادة إرسالها. وهكذا، لم يكن بوسع ماكورمك بدون هذه الرسالة إلا أن يستتج أن الطراد إنديانابولس قادم لأغراض التدريب.

ولكن أياً كان الغرض، خطط ماكورمك لإرسال بعض السفن لإجراء تمارين تدريبية في حوالى الوقت المفترض لوصول السفينة المشؤومة، ولم ير سبباً لتغيير البرنامج، ولو حتى بساعة واحدة. بالطبع، ربما كان سيتظرها لو أبلغ عن سبب قدومها بالضبط. ولكن بما أنه لم يكن يعرف أن مكتب القائد العام قد أرسل هذه المعلومات بالفعل، شعر أن المهمة لا يمكن أن تكون ملحة جداً. وكما يبدو، لم تكن حتى ملحة بما فيه الكفاية لكي يخبر الضابط الذي تركه في موقع القيادة أن السفينة كانت متوقعة في ذلك الصباح. وكما جادل ماكورمك في وقت لاحق، فقد كان بإمكان الضابط الوصول إلى جميع سجلاته وبالتالي معرفة المعلومات عن السفينة بنفسه.

أبحر ماكورمك من الخليج بأسطوله الصغير عند حوالى الساعة الحادية عشرة صباحاً، وهو بالضبط الوقت المفترض لدخول الطراد الخليج، ولكن لم يشاهد أي طراد. لم يقلق الأدميرال لذلك ولم يسأل مدير الميناء أو قيادة حدود بحر الفلبين عما إذا كانا على علم بمكان

السفينة، إذ اعتبر ذلك مضيعة للوقت . ستكون السفينة هنا في الخليج لأي سبب كان - لدى عودته . على أية حال، لم يكن الطراد في نطاق مسؤوليته . إذن لماذا ينبغي له القيام بعمل قادة المنطقة والحدود على طول المسار؟ وكما شرح في وقت لاحق: «كانت لديهم الوسائل لتحديد مواقع جميع السفن، وكان لديهم ضباط لتحديد المسارات... ولم نكن نحدد بالتفصيل مسار رحلة الطراد إنديانابولس».

في غضون ذلك، لم يكن الأميرال أولدندورف أكثر قلقاً من ماكورمك لعدم تلقيه معلومات عن وصول الطراد، إذ لم تكن لديه أية فكرة عن الموعد المقرر لوصوله . وحين كان الطراد إنديانابولس مرتبطاً بقسمه في الماضي، غالباً ما لم يبلغ بالأوامر المعطاة للطراد، إذ كان الطراد، بصفته سفينة القيادة للأميرال سبروانس، «يعمل... في وضع خاص، واكنت أوامره عرضة للتغيير دون إشعار».

وهكذا، كما يروي أولدندورف لاحقاً، لم يكن ليقلق بشأن تأخر وصول الطراد حتى لو كان على علم بموعد الوصول المقرر: «إذ كنت سأعتقد بأن الأوامر الصادرة للطراد قد تغيرت ولم أستلم تغيير الأوامر».

هل أحس أولدندورف بأية حال من الأحوال بمسؤوليته عن التحقق من مكان وجود الطراد إنديانابولس؟

كلا، لماذا ينبغي له ذلك؟ لم تكن تلك مشكلته .