



# BITWA NA MORZU KORALOWYM



4-8.V. 1942

WYSPY

 Flota amerykańska  
 Flota japońska  
 Ataki samolotów  
 Zatopione okręty



**Zespół  
desantowy  
na Port Moresby**

Zesp  
Goto

8.00 5.V.

Isabel : Ada

*Malaita*



Madagascar

**8.00 S.V.**

SHOH 11.35 7.Y.

9-2

17

ingua  
P.O.S. 07

000000

24.0

## ΚΕΝ

zespół  
Crac'ca

F YINGTOM

8.00 5.V.

**Zespół**

7

...

51MS  
27 V

1. A.

10. 10.

MORZE KORALOWE



**ANDRZEJ PEREPECZKO**

**BITWA  
NA MORZU KORALOWYM**

**WYDAWNICTWO MORSKIE ● GDYNIA 1964**

# MINIATURY MORSKIE

Seria: Epizody z drugiej wojny światowej na morzu

Zeszyt 27: *Bitwa na Morzu Koralowym*

Okladkę projektował: ADAM WERKA

I 2701

0027021



Redaktor

*Maria Kozłowska*

Redaktor techniczny

*Danuta Potocka*

WYDAWNICTWO MORSKIE • G D Y N I A 1964  
Wydanie pierwsze. Nakład 120 000 + 250 egz. Format B6.  
Ark. druk. 2. Ark. wyd. 3,5. Papier druk. sat. kl. V  
70 g. Oddano do składowania 7.V.1964 r. Podpisano do  
druku w czerwcu 1964 r., druk ukończono w lipcu 1964 r.  
Gdańskie Zakłady Graficzne  
Gdańsk, ul. Świętojańska 19/23.  
Zam. nr 1000. A-3. Cena zł 4,—

## PRZED DECYDUJĄCYMI DNIAМИ

Lotniskowiec amerykańskiej marynarki wojennej „Lexington” już trzeci tydzień stał w Pearl Harbor. Ogromny jego kadłub rozpierał się w suchym doku stoczni remontowej i jaśniał świeżymi plamami czerwonej minii. Tysiące ton stali — tak zwinne i zwrotne na morzach i oceanach — stało tu dziwnie bezczynnie i niezgrabnie. Tłum robotników krzątał się w gorączkowym pośpiechu po betonowym dnie doku. Jedni kończyli zakładanie odnowionych czterech śrub okrętowych, inni pośpiesznie pokrywali farbą burty i dno wojennego kolosa, oskrobane starannie z grubej warstwy muszelek i drobnych żyjatek morskich — widomy znak przebywania przez dłuższy czas w obszarach wód tropikalnych.

A „Lexington” spędził ostatnie miesiące właśnie na ciepłych wodach mórz południowych. Od dnia klęski w Pearl Harbor, czyli od pięciu prawie miesięcy, był bezustannie w pogotowiu przemierzając bezdroża Pacyfiku i Morza Koralowego w wiecznym poszukiwaniu wroga, w ciągłej gotowości bojowej.

3 kwietnia na pokład lotniskowca przybył kontradmirał Fitch, który odtąd miał dowodzić zespołem złożonym z „Lexingtona” i „Yorktowna”. Na stojący jeszcze w stoczni okręt czekały już liczne odpowiedzialne zadania na oddalonym o tysiące mil od rozkosznych Hawajów teatrze wojennym, nie więc dziwnego, że zarówno kontradmirał, jak i dowódca lotniskowca — komandor Frederick Sher-

man — osobiście nawet popędzali pracujące i tak na trzy zmiany brygady stoczniowców.

14 kwietnia wydokowano wreszcie lotniskowiec i postawiono przy nabrzeżu. W porcie do burty okrętu zaczęły podpływać statki zaopatrzeniowe, z których przerzucano dziesiątki ton amunicji, żywności i innych zapasów. Potężne dźwigi unosiły z nabrzeży i stawiały na szerokim pokładzie startowym samoloty bojowe, zdjęte z okrętu na czas remontu.

Następnego dnia wstrzymano dla marynarzy przepustkę na ląd i lotniskowiec począł ciągnąć paliwo z przycumowanego do burty zbiornikowca, by wreszcie 16 kwietnia 1942 roku opuścić gościnny Pearl Harbor, zbliżniający powoli swe rany po niespodziewanym a tragicznym ataku z 7 grudnia.

Odświeżony i odmłodzony „Lexington” wychodził w morze i kierował się na zachód. Wolni od służby marynarze tłumnie wylegli na pokłady, by raz jeszcze rzucić okiem na niknące w dali wulkaniczne szczyty archipelagu. Szli przecież do walki, z której nie wiadomo, kiedy wrócą. I czy w ogóle wrócą?

W pięć dni później, na pełnym oceanie, kontradmirał Fitch otrzymał z kwatery Głównodowodzącego Floty Pacyfiku, admirała Chestera W. Nimitza, rozkaz nakazujący mu spotkanie z zespołem kontradmirała Fletchera w dniu 1 maja w miejscu oznaczonym szyfrem „Point Buttercup”, a odpowiadającym następującym współrzędnym geograficznym: szerokość 16°S i długość 161°45'E.

Punkt ten znajdował się na Morzu Koralowym w odległości około 300 mil na zachód od Nowych Hebrydów.

Morze Koralowe stało się na wiosnę 1942 roku polem walki. W swym zaborczym pochodzie na południe i wschód flota i armia walcząca pod sztandarem wschodzącego krwawo słońca dotarła do wysp Archipelagu Salomona, wkroczyła na północne terytorium olbrzymiej, pokrytej nieprzebytą dżunglą

Nowej Gwinei, zajęła całe Holenderskie Indie Wschodnie i zagrażać zaczęła Australii.

W najbliższej przyszłości sztab japoński projektował kilka poważniejszych operacji mających w konsekwencji przynieść dalsze zdobycze terytorialne.

Jako pierwszy miał być wysadzony desant na Tulagi, małą wyspkę leżącą przy wysuniętej daleko w kierunku wschodnim wyspie Florida w Archipelagu Salomona. Następnie z Rabaulu na wyspie Nowa Brytania miała ruszyć armada inwazyjna na Port Moresby, leżący na południowo-wschodnim wybrzeżu Nowej Gwinei. Chociaż bowiem Japończycy usadowili się już na jej północno-wschodnim brzegu w portach Lae i Salamaua, przedarcie się przez pas gór pokrytych dziewiczą dżunglą było o wiele trudniejsze niż wysadzenie desantu w porcie.

Przez opanowanie tych dwóch strategicznie ważnych punktów Japończycy mieli nadzieję uchwycić w lotnicze kleszcze Morze Koralowe i zagrozić bezpośrednio Australii. Ważniejszą ze strategicznego punktu widzenia operacją był bez wątpienia planowany desant na Port Moresby, przygotowywany przez dowództwo japońskie bardzo starannie.

Następnym krokiem zachłannej agresji imperialistycznych kół rządzących Japonią miało być zajęcie atolu Midway oraz wysp leżących w zachodniej części Aleutów i wreszcie przecięcie linii komunikacyjnych i zaopatrzeniowych pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Australią oraz Nową Zelandią poprzez opanowanie Nowej Kaledonii, Fidżi i Samoa.

Jak dotychczas, wszystkie plany japońskie udawały się doskonale i sztandary ze wschodzącym słońcem powlewały już na terenach bardzo odległych od macierzystych wysp.

Dowództwo japońskie zdawało sobie sprawę, że alianci znajdują się obecnie w bardzo trudnym położeniu i że w związku z tym nie mogą skoncentrować na Morzu Koralowym dużych sił. Ciężkie walki, jakie toczyły się w tym czasie na Atlantyku pomiędzy konwojami alianckimi a coraz większymi zastępami hitlerowskich okrętów podwodnych, oraz groźba niemieckich okrętów liniowych i ciężkich krążowników, ukry-

tych w licznych portach zachodniego wybrzeża Europy od Przylądka Północnego aż do Zatoki Biskajskiej, zmuszały Anglików do trzymania większości swych sił morskich w tym właśnie rejonie.

Straty poniesione w Pearl Harbor przez marynarkę amerykańską, klęska pod Kuantan, gdzie zatoneły dwa angielskie okręty „Prince of Wales” i „Repulse”, i wreszcie tragiczna a niedawna bitwa pod Jawą, uszczupliły mocno siły morskie sprzymierzonych, jakie mogli oni wystawić w celu zapobieżenia inwazji japońskiej. Jednakże sztab japoński nie doceniał sił amerykańskich w tym rejonie, przypuszczano bowiem, na podstawie doniesień wywiadu, że w skład 17 zespołu floty kontradmirała Fletchera wchodzi tylko jeden duży lotniskowiec typu „Saratoga”, gdy tymczasem od 1 maja w rejonie Morza Koralewego operowały już dwa duże lotniskowce: „Lexington” i „Yorktown”.

Zespół japońskich okrętów, przeznaczonych do wykonania operacji „MO”, jak ostatecznie ochrzczono plan zajęcia Tulagi oraz Portu Moresby — składał się z następujących sił:

1. Zespół transportowo-desantowy na Port Moresby pod dowództwem kontradmirała Sadamichi Kajioaka na lekkim krążowniku „Yubari”. Zespół ten składał się z 11 jednostek transportowych wiozących oddziały desantowe i ich sprzęt, a osłonę stanowiło 6 niszczycieli, 1 duży stawiacz min, 1 trałowiec oraz cztery mniejsze jednostki. Konieczny zapas paliwa zabezpieczały 2 zbiornikowce, a w razie uszkodzenia którejkolwiek z jednostek zespołu mógł służyć pomocą okręt warsztatowy.

2. Zespół transportowo-desantowy na Tulagi pod dowództwem kontradmirała Kiyohide Shima. Składał się on z jednego tylko transportowca z wojskiem, a bezpośrednią osłonę i ewentualne wsparcie artyleryjskie desantu zapewniały 2 niszczyciele, 2 duże stawiacze min oraz 7 mniejszych okrętów.

3. Grupa wsparcia pod dowództwem kontradmirała Kuninori Marumo składająca się z 2 okrętów macierzystych wodnopłatowców oraz 2 lekkich krążowników, wreszcie 3 mniejszych

jednostek. Grupa ta miała za zadanie założenie baz wodno-samolotów w pobliżu miejsc wysadzenia desantów.

4. Zespół ubezpieczający oba zespoły transportowe, w skład którego wchodziły 4 ciężkie krążowniki — „Aoba”, „Kako”, „Kinugasa” i „Furutaka”, 1 niszczyciel oraz lekki lotniskowiec „Shoho” z 30 samolotami na pokładzie. Zespołem tym dowodził kontradmirał Goto.

5. Zespół uderzeniowy wiceadmirała Takagi, któremu powierzone zostało zadanie związania i zniszczenia alianckich sił morskich operujących na Morzu Koralowym. Wiceadmirał Takagi miał pod swym dowództwem 2 ciężkie krążowniki — „Myoko” i „Haguro” — oraz 2 ciężkie lotniskowce: „Shokaku” i „Zuikaku”, osłaniane przez 6 niszczycieli. Zespołowi towarzyszył zbiornikowiec „Toho Maru”.

Całość sił japońskich podlegała wiceadmirałowi Shigeyoshi Inouye, dowódcy Czwartej Floty.

Przeciwko tym wszystkim siłom napastników alianci mogli przeciwstawić w rejonie Morza Koralowego w początku maja 1942 roku zespół złożony z 5 ciężkich amerykańskich krążowników — „Minneapolis”, „New Orleans”, „Astoria”, „Chester”, „Portland”, 2 lotniskowców: „Yorktown” i „Lexington” oraz 9 niszczycieli.

Cały ten zespół, oznaczony jako „Task Force 17”, znajdował się pod dowództwem kontradmirała F. J. Fletchera i mógł być wsparty przez zespół okrętów floty australijskiej, operujący pod wodzą kontradmirała J. C. Crace’a. W skład tego ostatniego wchodziły 2 ciężkie krążowniki australijskie „Australia” i „Canberra” oraz amerykański „Chicago”, lekki krążownik australijski „Hobart”, wreszcie 2 niszczyciele: „Perkins” i „Walke”.

Zaopatrzeniem okrętów alianckich w paliwo zajmowały się 2 duże zbiornikowce floty: „Neosho” i „Tippecanoe”, chodzące zazwyczaj w osłonie dwóch niszczycieli — „Simsa” i „Wardena”.

Plan zatwierdzony przez dowódcę floty Pacyfiku admirała Nimitza w południe dnia 29 kwietnia przewidywał, że



*Konradmiral Frank Jack  
Fletcher*

kontradmiral Frank J. Fletcher obejmie dowództwo nad zespołem swoim, kontradmirala Fitcha i Crace'a i przy pomocy tych sił będzie starał się zatrzymać pochód Japończyków na południe.

Nadszedł dzień 1 maja 1942 roku. Choć całe Morze Koralowe było jeszcze w rękach Amerykanów, admirał Nimitz zdawał sobie sprawę, że ewentualna dalsza obrona Archipelagu Hawajskiego zależeć będzie od powodzenia zespołu

kontradmirala Fletchera. W tym samym dniu Australijczycy widząc, że mały garnizon w Tulagi nie będzie w stanie obronić się przed przewidywanym desantem japońskim, polecił ewakuację tego ważnego posterunku na jednej z wysp Archipelagu Salomona.

## ATAK NA TULAGI

Podczas gdy wojska australijskie opuszczały w pośpiechu Tulagi, „Lexington” wraz z towarzyszącymi mu niszczycielami spotkał w wyznaczonej rozkazem pozycji okręt kontradmirala Fletchera. Oba zespoły zaczęły uzupełniać paliwo.

Cały następny dzień trwało przepompowywanie paliwa, a Fitch zawiadomił Fletchera, że nie przewiduje zakończenia tej pracy wcześniej niż 4 maja. Wobec tego Fletcher zdecydował się 2 maja o godz. 18.00 na odejście w kierunku zachodnim, zarządził bezwzględną ciszę radiową

i wyznaczył następne rendez-vous w punkcie 15°S i 157°E rankiem 4 maja.

3 maja paliwo z „Neosho” pobierały jeszcze tylko niszczyciele zespołu Fletchera. „Yorktown” szedł powoli kursem NW, gdy nagle o godzinie 19.00 otrzymana ze sztabu generała Mac Arthura depesza zelektryzowała kontradmirała.

„Amerykańskie samoloty rozpoznawcze z baz australijskich zaobserwowały w dniu 3 maja na redzie Tulagi dwa statki transportowe i pięć lub sześć jednostek wojennych w kanale między tym portem i wyspą Santa Isabel” — donosił telegram.

— Na taką wiadomość czekałem już dwa miesiące! — wykrzyknął Fletcher.

— Przerwać dalsze tankowanie. „Neosho” pod eskortą niszczyciela „Russell” niech idzie na spotkanie z Fischem i Cracem, a tam komandor Philips przekaze im wiadomość, że będziemy na nich czekać o świcie 5 maja w punkcie 15°S i 160°E — gruby, brązowy od nikotyny palec kontradmirała przesunął się błyskawicznie po rozłożonej na stole mapie z napisem Coral Sea.

— Sami pójdziemy na północ aż do punktu odległego o 100 mil na południowy wschód od Guadalcanalu. Stamtąd samoloty nasze będą miały około 150 mil lotu w jedną stronę — kontynuował Fletcher swój monolog.

— Nawigator — zwrócił się do komandora Turnsa — wyznaczyć kurs na ten punkt i przyjąć dla zespołu taką szybkość, abyśmy byli na miejscu jutro o 7 rano.

— Panowie, atakujemy Tulagi przy pomocy jedynie naszych samolotów — obwieścił radośnie zacierając zylaste ręce. Nie czekamy na „Lexingtona”, bo wróg może nam się wymknąć z saka. A teraz proszę udać się na spoczynek. Jutro rano czeka nas pracowity dzień.

Noc z 3 na 4 maja minęła spokojnie. Idące z szybkością 24 węzłów okręty weszły późnym wieczorem w strefę złej widoczności. Gwiazdy schowały się za pełnzące nisko chmu-

ry i na morzu zaległa ciemna wietrzna noc. Raz po raz o szyby pomostów nawigacyjnych uderzały gwałtowne przelotne szkwały.

Dowódca lotnictwa pokładowego na „Yorktownie”, kapitan Oskar Pederson, nie mógł zasnąć tej nocy. Co kilka minut wychodził na pokład, sprawdzał siłę wiatru, obserwował widzialność.

— Pogoda nie jest najlepsza do lotów — myślał — ale z drugiej strony nasze okręty będą miały w czasie ataku na Tulagi dobrą osłonę z chmur.

Pobudka tego dnia odbyła się bardzo wcześnie. Uzbrojone w torpedy lub bomby maszyny windowano kolejno na pokład startowy. Piloci pośpiesznie połykali gorące kakao i smakowite, świeżo upieczone chrupiące bułeczki.

„Yorktown” powoli obracał swe stalowe cielsko pod wiatr. O 6.30, jeszcze przed świtem, pierwsze maszyny poczęły startować z pokładu. Po kilku minutach eskadra kapitana Burcha była już w powietrzu i wzięła kurs na Tulagi.

Za nią ruszyły dalsze maszyny. Ogółem przeciwko japońskim siłom desantowym wystartowało 12 samolotów torpedowych typu „Devastator” i 28 bombowców nurkowych „Dauntless”.

Niestety, samoloty te miały ruszyć same, bez osłony lotnictwa myśliwskiego. Na pokładzie „Yorktowna” znajdowało się zaledwie 18 jednostek myśliwskich — „Wildcatów” — i kontradmirał Fletcher nie mógł pozostawić lotniskowca bez własnej osłony powietrznej. Z ciężkim sercem zdecydował więc, że atak na Tulagi odbędzie się bez asysty myśliwców.

— Musza was przed japońskimi „Zeke” obronić własne działka — powiedział pilotom zgromadzonym poprzedniego dnia wieczorem na odprawie w operacyjnej sali lotów. — Te 18 „Wildcatów”, którymi dysponujemy, zostanie podzielonych na trzy zespoły po 6 w każdym. Jedna szóstka musi bez przerwy krążyć w powietrzu.



*Amerykański nurkowiec bombowy „Dauntless”*

Tymczasem samoloty eskadry kapitana Burcha uporczywie ciągnęły na północny wschód idąc wciąż nad brzeziennymi deszczem chmurami.

— Ciekawe, jaka pogoda będzie nad Tulagi — zastanawiał się dowódca eskadry — żeby tylko widoczność była lepsza, bo gotowi jeszcze jesteśmy w ogóle nie odnaleźć celu.

Po przeszło godzinie lotu, gdy według obliczeń powinni być już nad Guadalcanalem, Burch zeszedł swym samolotem niżej pod chmury, by sprawdzić pozycję. Pod sobą dojrzał wyspę porośniętą gęstą tropikalną roślinnością. Jak okiem sięgnąć, dżungla parowała.

— Brr — wstrząsnął się Burch — tak znaleźć się w tym zielonym piekle — współczuję w tej chwili oddziałom lądowym, które walczą teraz z Japończykami w podobnych warunkach gdzieś we wschodnich obszarach Nowej Gwinei.

— Nie ma to jak w maszynie — stwierdził poprawiając się wygodniej w fotelu.

Znowu weszli wyżej. Po kilku minutach lotu przed samolotami otworzyła się wolna od chmur przestrzeń. Jeszcze chwila i piloci 13 maszyn ujrzeli pod sobą granatowy wąski pas wody oddzielający Guadalcanal od wyspy Florida, przy której leżało Tulagi. Ciemne tło kanału wyraźnie kontrastowało z pękatym kształtem transportowca otoczonego smugami pozostawionymi przez dobijające doń motorówki. Z boku widniały smukłe wrzeciona okrętów wojennych.

Kapitan Burch zanotował czas. Była godzina 8.15, gdy samoloty amerykańskie nadleciały nad redę i jeden po drugim zaczęły z narastającym rykiem silników spadać w dół. W oczach lotników sylwetki atakowanych jednostek poczęły rosnąć błyskając ogniem szybkich salw. Ciemne obłoczki wybuchów wykwiwały dokoła pikujących z coraz większą szybkością maszyn. Na szczęście pociski japońskie na razie nie trafiły żadnego z samolotów.

Pięćsetkilogramowe bomby zwolnione z uchwytów oder-

wały się od wyprowadzonych już z lotu nurkowego maszyn. Po chwili obserwatorzy amerykańscy dojrzel, jak kadłubem jednego ze stojących niszczycieli wstrząsnęła silna eksplozja i w górę buchnął gęsty, gwałtowny dym i jaskrawy płomień.

— Dostał! — kapitan Burch usłyszał w słuchawkach podniecony głos jednego z lotników. — To mój pierwszy Japończyk, ale chyba nie ostatni!!!

Po chwili prawie jednocześnie dalsze bomby trafiły jeszcze dwie jednostki, wyglądające z góry jak transportowce.

— Two more to Davy Jones's locker! — Jeszcze dwa na dno morskie! — wołał podniecony młody podporucznik Williams.

Nurkowce Burcha ciągnęły już w bok w kierunku na Guadalcanal. Zrzuciły łącznie 13 bomb, zaobserwowano trzy trafienia i teraz nie pozostało już nic więcej do roboty, jak tylko wiać z powrotem na lotniskowiec, aby zrobić miejsce nad Tulagi następnej fali atakującej.

Cały ogień Japończyków zwrócił się teraz przeciwko samolotom torpedowym kapitana Joe Taylora, które już schodziły w dół. Wszystkie zrzuciły swe torpedy, lecz silny ogień obrony przeciwlotniczej nie pozwolił na dojście na małą odległość i tylko jedna z torped dosięgła celu.

W dziewięć minut później od strony słońca nadleciała nowa fala nurkowców z białymi gwiazdami na skrzydłach. To 15 samolotów porucznika Shorta wchodziło do akcji.

15 maszyn pomknęło w dół nad wody zatoki i nad zakotwiczone okręty, 15 bomb spadło prawie jednocześnie. Skutek tego nalotu był jednak znikomy i prawie wszystkie bomby minęły swój cel.

Kontradmirał Fletcher rozkazał tymczasem podejść bliżej do wyspy Guadalcanal tak, aby wracające znad Tulagi eskadry miały krótszą drogę powrotną.

Kilkanaście minut po dziewiątej pierwsze maszyny z es-

kadry kapitana Burcha pojawiły się nad lotniskowcem. Kapitan Pedersen niespokojnie liczył je wzrokiem.

— Jedenaście, dwanaście, trzynaście! — No, są wszyscy! — odetchnął.

Koła samolotu dowódcy dotykały już pokładu. Maszyna toczyła się jeszcze przez chwilę i wreszcie znieruchomiła tuż za sterczącym z prawej burty szarym masywem nadbudówki.

Pilot odsunął energicznie szybę owiewki i z kabiny wyskoczył na skrzydło uśmiechnięty, rozradowany Burch. Już z daleka ukazywał nadbiegającemu kapitanowi Pedersonowi podniesione wysoko w górę oba kciuki.

— Wszystko O.K! — Nikogo z naszych nie brakuje. Zatopiliśmy jeden lekki krążownik i chyba dwa transportowce.

W samolotach wracającej znad Tulagi eskadry uzupełniano błyskawicznie zapasy paliwa i podwieszano bomby, tak że po kilkunastu minutach mogły już ponownie startować.

W drugim nalocie wzięło udział 11 samolotów torpedowych i 27 bombowców nurkowych. Japończycy byli teraz jednak już o wiele czujniejsi i kiedy tylko Amerykanie ukazali się nad Tulagi, przywitał ich silny i bardziej skoncentrowany ogień obrony przeciwlotniczej.

Mimo to wszystkie nurkowce zrzuciły swe bomby, z których jedna trafiła mniejszą jednostkę, a inne zniszczyły dwa zakotwiczone wodnoplątowce.

Eskadra samolotów torpedowych przedarła się przez zapórę ogniową i zrzuciła swe pociski. Żaden jednak z nich nie trafił do celu, a podczas odchodzenia znad redy jeden z „Devastatorów” buchnął nagle płomieniem i dymem, skręcił gwałtownie w dół i na oczach swych kolegów roztrzaskał się o wodę tuż przy brzegu.

Zakręcając w kierunku lotniskowca piloci eskadry kapitana Taylora dostrzegli w zatoczce na małej wysepce Makambo zakotwiczone trzy duże wodnosamoloty.



Z drugiej wyprawy nad Tulagi lotnicy amerykańscy wracali już w gorszych humorach. Sukcesy nie były nadzwyczajne, a brakowało jednej maszyny.

Gdy kontradmirał Fletcher dowiedział się o zakotwiczonych trzech wodnosamolotach, rozkazał kapitanowi Fentonowi w towarzystwie trzech „Wildcatów” odnaleźć je i zniszczyć.

Zadanie zostało wykonane; w czasie jednak drogi powrotnej dwaj piloci musieli wskutek uszkodzeń maszyn lądować na brzegach Guadalcanalu.

Z pokładu „Yorktowna” w dniu 4 maja wyruszyła na Tulagi jeszcze jedna wyprawa bombowa. Tym razem wystartowało do niej o godzinie 14.00 21 samolotów nurkowych. Wyprawa ta zakończyła się niewielkim sukcesem, jakim było zatopienie 4 barek desantowych. Jak później krytycznie wyraził się dowódca „Lexingtona” — komandor Sherman — gdy mu opowiadano o tym trzecim nalocie na Tulagi, „spalona benzyna kosztowała na pewno więcej niż cztery niewielkie krypy”.

O godzinie 16.32 wszystkie samoloty wróciły szczęśliwie na pokład „Yorktowna”.

Potyczka nad Tulagi została zakończona. Kontradmirał Fletcher odetchnął z ulgą, według bowiem raportów rozgrywanych walką, rozentuzjasmowanych i skłonnych, jak zwykle, do przeceniania swych sukcesów pilotów amerykańskich całkowitemu zniszczeniu miały ulec 2 niszczyciele, 4 dozorowce i 1 transportowiec. Dodatkowo — według raportów — zmuszono 1 lekki krążownik do wyrzucenia się na brzeg oraz poważnie uszkodzono trzeci niszczyciel, drugi transportowiec i bazę wodnosamolotów, która: „możliwe, że jest ciężkim krążownikiem”.

W istocie, atak amerykański na Tulagi — mimo pozornego powodzenia — był dość poważnym błędem operacyjnym Fletchera i jego sztabu. Rozpoznanie lotnicze było niewłaściwe, a meldunki pilotów samolotów rozpoznawczych, jak i później bojowych — niedokładne i przesadzane.

Rzeczywiście straty japońskie różniły się znacznie od optymistycznych doniesień lotników. Zatonął bowiem tylko niszczyciel „Kikuzuki” i trałowiec „Tama Maru” oraz 2 mniejsze trałowce i 4 barki desantowe.

Jak więc widać, atak zorganizowany przez Fletchera trafił właściwie w próżnię, japoński bowiem zespół uderzeniowy kontradmirała Goto, który rzeczywiście przebywał poprzedniego dnia w rejonie Tulagi i który powinien być właściwym celem nalotu, po zajęciu Tulagi przez oddział desantowy odszedł nie rozpoznany w rejon wyspy Shortland. Atak amerykański wykonany przy pomocy samolotów pokładowych o takiej częstotliwości nalotów zorientował jedynie Japończyków o obecności w niewielkiej odległości dużego lotniskowca i zmobilizował ich zuchłość.

Innym poważnym błędem Amerykanów było wysłanie wyprawy bez przykrycia samolotów myśliwskich. Jedynie szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy przypisać, że straty wśród atakujących samolotów były stosunkowo niewielkie.

Wreszcie nad samym już celem brakowało skoordynowania akcji między samolotami torpedowymi i bombowymi, co uwidoczniło się najlepiej w mizernych wynikach tylokretnych ataków wykonywanych, bądź co bądź, z dużą przewagą sił.

Nalot na Tulagi kosztował Amerykanów trzy samoloty. Piloci dwóch myśliwców zostali uratowani w ciągu najbliższej nocy. Z wybrzeży Guadalcanalu zabrały ich niszczyciele „Hammann” i „Perkins”.

## W PRZEDDZIEŃ BITWY

Podczas uderzenia amerykańskich samolotów na Tulagi dowódca japońskich sił inwazyjnych w tym rejonie, kontradmirał Shima, natychmiast zameldował o nalocie wice-

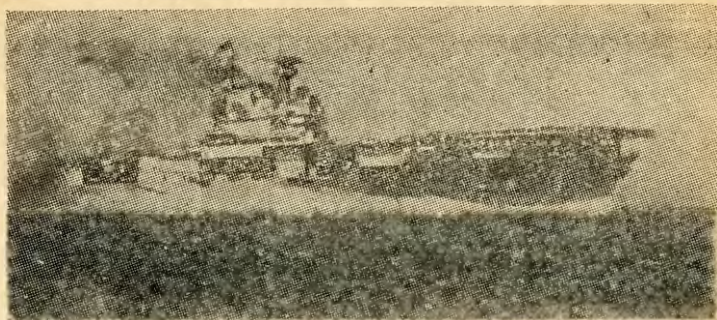
admirałowi Inouye w Rabaulu. Żaden jednak z zespołów japońskich nie był w tym czasie w takiej odległości od Tulagi, aby można było myśleć o przybyciu na odsiecz.

Dowództwu japońskiemu zresztą wcale nie zależało na wysyłaniu odsieczy dla małego garnizonu Tulagi, który — nawiasem mówiąc — nie poniósł prawie żadnych szkód podczas nalotu. Strata jednego niszczyciela i kilku małych jednostek pomocniczych nie była tak poważna, aby zmieniać plan głównego i o największym ciężarze gatunkowym zadania — desantu na Port Moresby.

W takiej sytuacji nawet ewentualne zniszczenie amerykańskiego zespołu kontradmirała Fletchera nabierało innej wymowy i stawało się przede wszystkim problemem usunięcia sił mogących przeszkodzić inwazji na Port Moresby. Trzeba bowiem pamiętać, że ostatecznym celem wojny japońsko-amerykańskiej było dla Japonii rozszerzenie terytorialne swego stanu posiadania, rozszerzenie dalekowschodniego „lebensraumu” — przestrzeni życiowej — na cały obszar Pacyfiku.

W porcie Rabaul czekała na rozkaz wyruszenia w morze flota inwazyjna, której przeznaczeniem był Port Moresby na południowo-wschodnim wybrzeżu Nowej Gwinei. Wyprawę przygotowywano bardzo starannie i od kilku już tygodni żołnierze, którzy mieli wziąć udział w desancie, odbywali szereg ćwiczeń i próbnych lądowań. Sztab japoński przywiązywał dużą wagę do planowanej operacji, zapewnił bowiem ona miała możliwość dalszej ekspansji na południowy wschód.

Kontradmirał Fletcher tymczasem spotkał się rankiem 5 maja z lotniskowcem „Lexington” w punkcie 15°S i 160°E. Dowódca zespołu amerykańskiego słusznie przewidywał, że Japończycy zaalarmowani atakiem na Tulagi zechcą uderzyć na jego siły, aby przy tej okazji upiec dwie pieczenie: po pierwsze zniszczyć jedyną eskadrę operującą w tej chwili na Morzu Koralowym, a po drugie odciągnąć



**Amerykański lotniskowiec „Yorktown”**

uwagę aliantów od grupy inwazyjnej, której droga z Rabaulu do Port Moresby musiała prowadzić przez cieśninę Jomard.

W tym też kierunku zdecydował się popłynąć Fletcher wraz ze wszystkimi jednostkami znajdującymi się aktualnie w jego dyspozycji, to jest z własnym zespołem, grupą kontradmirała Fitcha i kontradmirała Crace'a.

Dzień 5 maja minął spokojnie, jeżeli nie liczyć zestrzelenia przez myśliwiec z „Yorktowna” japońskiego samolotu rozpoznawczego. W ciągu nocy zespół amerykański kontynuował kurs północno-zachodni, a następnie rankiem 6 maja przystąpiono do ponownego uzupełniania zapasów paliwa.

Jak co dzień tuż po wschodzie słońca wystartowały z „Yorktowna” samoloty rozpoznawcze w celu zorientowania się w sytuacji panującej na Morzu Koralowym. Kontradmirał Fletcher bowiem absolutnie nie orientował się, gdzie w tej chwili znajdować się mogą jakiekolwiek siły japońskiej floty, przypuszczał jedynie, że grupa inwazyjna na Port Moresby będzie przechodzić przez cieśninę Jomard rankiem 7 maja.

Przypuszczenia te nie były jednak, jak dotychczas, poparte żadnym raportem własnego zwiadu lotniczego.

Z drugiej strony można było przypuszczać, że Japończycy znają przybliżone położenie sił Fletchera, zestrzelony bowiem 5 maja samolot rozpoznawczy mógł zdążyć nadać wiadomość o odkryciu floty amerykańskiej.

Samoloty zwiadowcze skierowane zostały przez Fletchera głównie na północny zachód, tam bowiem oczekiwano nieprzyjaciela. Na północ i północny wschód poleciały jedynie trzy maszyny. W jednej z nich siedział podporucznik Dalton. Miał on rozkaz lecieć początkowo w kierunku północnym z ustaloną prędkością do godziny 8.30, następnie zaś skrócić na wschód i po pół godzinie lotu wrócić na lotniskowiec.

Dalton, jak każdy młody pilot, nie lubił lotów zwiadowczych, tak zwanych „wymiatania morza”. Prawdę mówiąc, było to zadanie nadzwyczaj nudne i nieefektywne, zwłaszcza że w znakomitej większości wypadków poszukiwania takie nie dawały żadnego rezultatu.

Pod samolotem szarżał wokoło olbrzymi wklęsły półmisek horyzontu wypełniony aż po brzegi wodą Morza Koralowego. Z góry wyraźnie widać było kierunek wiejącego wiatru, fale bowiem układały się w regularnie zmarszczony, jednostajny wzorek.

Pogoda była zupełnie możliwa i widoczność niezła. Od czasu do czasu Dalton przelatywał nad nielicznymi chmurkami i wtedy z zainteresowaniem dostrzegał na nich cień skrzydeł własnej maszyny. Była to jedyna rozrywka w monotonii zwiadowczego lotu. Poza tym spokojnej powierzchni morza nie mącił żaden ruchomy kształt, żaden ciemniejszy punkt nie plamił jednostajnej błękitnawej szarzyzny.

Równy rytm silników usypiał. Dalton co chwila zerkał na zegarek nie mogąc doczekać się oznaczonej rozkazem operacyjnym godziny 8.30. Wskazówki biegły tak wolno.

Najdłuższe i najnudniejsze jednak oczekiwanie ma też swój koniec. Z dziecinną wprost radością podporucznik wyczekał momentu, gdy wskazówka zegarka dokładnie

nakryła szóstkę i z westchnieniem ulgi położył samolot w głęboki skręt w prawo.

Jeden etap nudnego patrolu miał już za sobą. Rażniej poleciał w kierunku wschodnim. A gdyby tak jeszcze choć przez kilka minut leciał na północ, to bitwa na Morzu Koralowym rozegrałaby się o dwa dni wcześniej i może miałyby całkiem inny przebieg.

Gdyby...

W rejonie, do którego już nie dotarł podporucznik Dalton, znajdowały się główne japońskie siły uderzeniowe wiceadmirała Takeo Takagi. Zespół ten utrzymywał już od rana 6 maja kurs południowy i z każdą godziną zbliżał się do okrętów amerykańskich.

Na razie jednak żadna ze stron nie wiedziała nic o sobie nawzajem i dwa silne wrogie zespoły szły nieświadomie na spotkanie. Co prawda o godzinie 11.00 w tym samym dniu samoloty japońskie dalekiego zwiadu, startujące z Rabaulu, dostrzegły okręty amerykańskie, ale Takagi nie dowiedział się w porę o tym wskutek wadliwej



*Amerykański lotniskowiec „Lexington”*

organizacji przekazywania wiadomości z kwatery lądowej dowództwa na jednostki zespołów przebywających w morzu.

Około godziny 15.00 obie grupy okrętów dzieliła już tylko odległość 70 mil i jedynie złej widoczności, która nastąpiła po godzinie 12, należy zawdzięczać, że popołudniowy patrol amerykański również nie dostrzegł lotniskowców ani ciężkich krążowników Takagi.

Tego samego dnia cztery „latające fortece” amerykańskie stacjonujące w Cloncurry w północnej Australii zaatakowały kontradmirała Goto. Celem nalotu stał się lekki lotniskowiec „Shoho”, ale atak ten był przeprowadzony tak nieudolnie i niecelnie, że z 12 zrzuconych bomb nie trafiła ani jedna, a z lotniskowca zdążyły tymczasem wystartować myśliwce „Zeke” i odgonić napastników.

Około południa inne samoloty alianckie ponownie zlokalizowały zespół Goto, a o 13.00 spostrzeżono po raz pierwszy — na razie niedaleko od Rabaulu — japoński zespół inwazyjny.

## ZAGŁADA „NEOSHO”

Komandor Phillips od dłuższego już czasu przebywał wraz ze swym okrętem — zbiornikowcem floty „Neosho” — na Morzu Koralowym. Wraz z drugim zbiornikowcem „Tippecanoe” pełnił odpowiedzialną, bardzo niebezpieczną i mało efektowną służbę dostarczania paliwa dla walczących okrętów.

Ochodziły one od burty zbiornikowca, pełne nowej energii do walki i nie zawsze wracały, ale kiedy wracały, czekał już na nie „Neosho”, by znów po raz nie wiadomo który powtarzać nieciekawą i męczącą operację przekazywania paliwa na pełnym morzu.

6 maja 1942 roku o godzinie 17.55 okręt flagowy ze-

społu przekazał mu rozkaz, aby pod eskortą niszczyciela „Sims” udać się do punktu nazwanego RYE o współrzędnych 16°S i 158°E. W tym punkcie miało nastąpić kolejne rendez-vous z flotą Fletchera.

Rankiem następnego dnia, kiedy komandor Phillips spał w swej kabinie, oficer wachtowy porucznik R. S. Walker złapał pozycję z gwiazd, pośpiesznie przeliczył ją i nanosił na mapę. Był to ambitny młody oficer, niestety, cechowała go pewna niestaranność w wykonywaniu swych obowiązków, które częstokroć bagatelizował. Tak było też i tym razem. Linie pozycyjne wynikające z obliczeń przecięły mu się trochę zanadto w bok od miejsca, gdzie według pozycji zliczonej powinni się byli znajdować. Walker nie zadał sobie jednak trudu, by sprawdzić swe pomiary i obliczenia, w tej chwili bowiem uwagę jego zajął meldunek marynarza na skrzydle, który donosił, że daleko z prawej burty ukazały się dwa samoloty.

Porucznik złapał lornetkę i skierował wzrok we wskazanym przez marynarza kierunku. Daleko na północ dojrzał dwa srebrne, błyszczące w słońcu punkciki. Z tej odległości nie można jednak było rozpoznać przynależności samolotów.

— Zbudzić dowódcę — rozkazał porucznik.

Po kilku sekundach komandor Phillips był już na mostku. Widocznie spał, jak zazwyczaj, w mundurze polowym.

— To chyba nasze — wyraził przypuszczenie, widząc, że samoloty nie zmniejszają odległości. — Pewno lecą z bazy w Brisbane w kierunku na Tulagi.

Gdyby jednak mógł przeniknąć wzrokiem odległość dzielącą jego zbiornikowiec od zaobserwowanych przed chwilą samolotów, ujrzałby skośne oczy i ciemnożółte twarze lotników. Dwie maszyny bowiem należały do zespołu bazującego na lotniskowcu „Shokaku” i przed pół-

torej godziny zostały wysłane w celu przeszukania obszaru morza na południe od zespołu wiceadmirala Takagi.

O 7.36 pilot samolotu zwiadowczego, syoi\* Saburo Nishizawa, dostrzegł w odległości około 15 mil na południe dwie jednostki, które rozpoznał jako lotniskowiec w eskorcie lekkiego krążownika. Wiedząc, że w tej okolicy nie ma żadnych okrętów japońskich, podniecony meldował kontradmirałowi Hara na lotniskowcu „Zuikaku”:

— Duży amerykański lotniskowiec w eskorcie krążownika! Pozycja... kurs... szybkość...

Nie podlatywał bliżej, bo po pierwsze brakło mu już paliwa i musiał wracać na lotniskowiec, a po drugie bał się spłoszyć nieprzyjacielskie okręty, liczył bowiem, że na razie pozostaje nie wykryty.

Gdyby podszedł bliżej, bitwa na Morzu Koralowym mogłaby mieć inny przebieg, zauważonym bowiem przez Nishizawę okrętem nie był żaden z lotniskowców amerykańskich, a tylko pocziwa „Fat Lady” — „Tłusta Lady” — jak przezywano „Neosho” we flocie Stanów Zjednoczonych.

Po otrzymaniu elektryzującej wiadomości o wykryciu amerykańskiego lotniskowca Takagi i Hara zdecydowali się natychmiast na wysłanie silnego zespołu lotniczego przeciwko odnalezionym okrętom.

W napiętej, nerwowej atmosferze gwałtownych, a jak dotychczas bezowocnych poszukiwań floty przeciwnika, dowództwo japońskie popełniło poważny błąd, który w konsekwencji odbił się, co prawda pośrednio, na dalszym przebiegu działań w tym rejonie.

Bez dokładnych danych, bez sprawdzenia meldunku pilota samolotu rozpoznawczego, Japończycy zdecydowali się wysłać w powietrze masę swych samolotów, całą rozporządzalną siłę gotowych do ataku maszyn. Działali zapewne w myśl zasady, że ten, kto atakuje, przeważnie

---

\* Podporucznik (jap.).

zwycięża, że kto uderza pierwszy — wygrywa. Japońskie dowództwo słusznie obawiało się działań amerykańskich lotniskowców i jednostki tego typu były najbardziej poszukiwaną zdobyczą. Czy jednak należało zaraz na pierwszy sygnał, bez sprawdzenia wiarygodności danych i bez przeprowadzenia dokładniejszego rozpoznania rzucać do ataku wszystkie siły będące do dyspozycji?

Wojna jednak jest wielką grą i wielkim ryzykiem, a wojna na morzu — podwójnym ryzykiem i bardzo trudno nieraz przewidzieć, jakie ostatecznie konsekwencje przyniesie taka czy inna decyzja. I nieraz trzeba zdawać się na intuicję.

Tym razem intuicja odpowiedziała japońskim dowódcom bezzwłoczne przystąpienie do ataku.

Czy intuicja ta była słuszna, miała wykazać już najbliższą przyszłość.

Kapitan Kakuichi Takahashi wystartował natychmiast po otrzymaniu rozkazu na czele 36 bombowców nurkowych typu „Aichi” 99-1, 24 bombowców torpedowych typu „Nakajima” 97-2 i 18 myśliwców typu „Zero”-3, stanowiących osłonę wyprawy.

Kości zostały rzucone!

Już jednak pół godziny po starcie bombowców Takahashi wiceadmirał Takagi otrzymał wiadomość, że samolot rozpoznawczy ciężkiego krążownika „Kinugasa” z zespołu kontradmirała Goto dostrzegł w odległości 280 mil od grupy Takagi amerykański lotniskowiec w otoczeniu 10 innych jednostek. Takagi przekazał natychmiast tę wiadomość kontradmirałowi Hara.

Ten ostatni był zrozpaczony.

— Od dwóch dni oczekuję bezskutecznie na wiadomości o nieprzyjacielskich lotniskowcach, a teraz, kiedy prawie wszystkie zdolne do akcji maszyny są w powietrzu, mam znowu meldunek o zespole, w którym jest lotniskowiec — zdenerwowany chodził szybkim krokiem po stanowisku dowodzenia na „Zuikaku”.

Zdenerwowanie jego byłoby na pewno znacznie większe, gdyby wiedział, że samoloty poleciały atakować mało ważne, z punktu widzenia strategicznego, jednostki floty amerykańskiej.

Na razie jednak można było tylko czekać na powrót wyprawy kapitana Takahashi. Cała ta powietrzna armada zbliżała się tymczasem szybko do miejsca, w którym podporucznik Nishizawa zaobserwował rzekomy lotniskowiec i krążownik.

Krótko przed godziną dziesiątą jeden z bombowców grupy porucznika Kosei Sonokawa zameldował przez radio, że widzi przed sobą dwie na razie nie rozpoznane jednostki nieprzyjacielskie, które ma zamiar zaatakować.

— To na pewno poszukiwany lotniskowiec! — ucieszył się Takahashi. Natychmiast wydał rozkaz atakowania amerykańskich okrętów. Sam też skierował swą grupę nurkowców w kierunku podanym przez pilota. Gdy nadleciał na miejsce, ujrzał w dole jeden duży okręt idący na południe i zygzakującą obok niego mniejszą jednostkę.

— Ależ to zbiornikowiec i niszczyciel! — zdziwił się kapitan. — A gdzie w takim razie poszukiwany lotniskowiec?

Przed kapitanem Takahashi stanął poważny problem do rozstrzygnięcia: czy w zaistniałej sytuacji przyjąć, że Nishizawa pomylił się i atakować napotkane okręty, czy też, uważając jego meldunek za słuszny, zostawić w spokoju zbiornikowiec i poszukiwać w dalszym ciągu lotniskowca, który jednakże może istnieć tylko w wyobraźni Nishizawy?

Idące w dole jednostki wyglądały jednak tak ponętnie i były tak łatwym łupem, że kapitan zdecydował:

— Atakować!!!

Nurkowce zaczęły jeden po drugim walić się w dół na strzelające ze wszystkich dział samotne okręty amerykańskie.

Komandor Phillips od chwili spostrzeżenia rankiem nie rozpoznanych samolotów, mimo przypuszczenia, że są to maszyny amerykańskie, nie był całkowicie spokojny i rozkazał zmienić kurs na południowy, żeby oddalić się od ewentualnych sił japońskich. Jednakże po niecałych dwóch godzinach sygnał alarmu lotniczego poderwał całą załogę zbiornikowca i niszczyciela na nogi. Wszyscy wybiegli na stanowiska bojowe. Od strony słońca pikowała do ataku pojedyncza maszyna. Tym razem nie można już było mieć wątpliwości. To był Japończyk!

Działka obrony przeciwlotniczej rozszczekały się zjadle i zbiornikowiec położył się w gwałtowny zwrot w prawo. Silny ogień zdezorientował widocznie nieprzyjacielskiego pilota, który zrzucił bombę za rufą „Neosho” i odleciał na północ, ścigany ogniem amerykańskiej artylerii.

Komandor Phillips i kapitan Willford M. Hyman, dowódca „Simsa”, wiedzieli teraz na pewno, że zostali wykryci i zidentyfikowani. Należało zatem w najbliższym czasie oczekiwać dalszych ataków, nie było więc celu zachowywać ciszy radiowej i wiadomość o ataku samolotu została nadana do dowództwa.

Na następny nalot nie czekano długo. Tym razem nadleciało 15 maszyn, które uderzyły na „Neosho”. Szczęśliwie i teraz udało się dzięki umiejętnym manewrom Phillipsa uniknąć trafień. Po kilku dalszych minutach 10 maszyn zaatakowało niszczyciel „Sims”. Szczęście w dalszym ciągu sprzyjało Amerykanom. Znowu wszystkie pociski chybiły celu.

Nastąpiła chwila wytchnienia. Komandor miał nadzieję, że na tym zakończą się ataki japońskie. Nigdy nie przypuszczał, aby przeciwko dwom takim jednostkom, jak zbiornikowiec i jeden niszczyciel wysyłano silniejszy zespół lotniczy niż ten, który ich przez ostatni czas atakował. Nie wiedział, niestety, że Japończycy uważali jego „Fat Lady” za lotniskowiec. Mniemanie takie było bar-

dzo pochlebne dla pocziwego zbiornikowca, w tym jednak wypadku stało się przyczyną jego zguby.

Przez kilka minut w powietrzu panował spokój. Komandor lustrując horyzont przez szkła lornety dostrzegł w pobliżu ciemne smugi przelotnego szkwału. Zbliżali się do obszaru złej widzialności i Phillips miał nadzieję skryć się pod opiekuńcze skrzydła chmur i deszczu.

Niestety, obserwator na „Neosho” zauważył w północnej stronie nieba szereg ciemnych punktów.

— Znowu nadlatują, sir! — zameldował na pomost,

— Dwadzieścia... dwadzieścia cztery... trzydzieści... trzydzieści sześć! Cholernie dużo jak na naszą „Fat Lady” — przeraził się komandor.

Samoloty japońskie nadleciały tymczasem nad okręty amerykańskie idące wciąż południowym kursem. Szły wysoko, poza zasięgiem ognia artylerii przeciwlotniczej. Wolno zatoczyły dwa koła, jak sępy szykujące się do ataku na upatrzoną ofiarę.

Rozdzieliły się na trzy grupy. Jedna z nich skierowała się na „Simsa”, idącego w odległości jednej mili od „Neosho”, a pozostałe zajęły się zbiornikowcem.

Kapitan Hyman widział już wyraźnie zwiększające się błyskawicznie kadłuby bombowców nurkujących wprost na niszczyciel. Wszystkie stanowiska artyleryjskie waliły lawą ognia, samoloty japońskie jednak mknęły nieprzerwanie w kierunku walczącego rozpaczliwie okrętu. Jeden co prawda zwinął się w swym locie, zadymił i zwałił do wody, obsługa dział jednak nie zdążyła nawet wydać okrzyku radości, gdy z innych samolotów posypały się z bliskiej odległości bomby.

Dwa głuche wybuchy wstrząsnęły „Simsem”. Kapitan Hyman dostrzegł, jak z maszynowni wydostaje się ciemny dym, a pokład na śródkręciu wygina się i pęka od burty do burty. Woda z sykiem poczęła wdzierać się do rozerwanej na strzepy maszynowni, buchnęły kłęby pary

i do uszu kapitana doleciał huk trzeciej eksplozji. Tym razem bomba trafiła rufową część niszczyciela, który pękł na połowę i szybko począł pogrążyć się w wodę.

Nie było już czasu na wydawanie rozkazu opuszczenia okrętu. Dla wszystkich żyjących jeszcze stało się jasne, że są to ostatnie chwile „Simsa”. Kto żyw, skakał do wody, byle dalej od tonącego niszczyciela.

Bosman Dicken — szef sygnalistów — zdążył jeszcze przeciąć liny przytrzymujące jedną z łodzi ratunkowych. Szczęśliwie nie wywróciła się opadając na wodę i teraz bosman wylawiał pływających tu i ówdzie rozbitków. „Sims” tonął błyskawicznie. Gdy woda dosięgła głównego pokładu, niszczycielem wstrząsnęła silna eksplozja. W chwilę później druga, nieco słabsza, wyrzuciła w powietrze górę wody i resztek, jakie pozostały ze zwinnego jeszcze przed kilkoma minutami okrętu.

Bosman Dicken patrzył przerażony. Wewnątrz „Simsa” musiało być jeszcze przecież tylu ludzi. Cała załoga maszynowni i kotłowni, obsługa komór amunicyjnych, zamknięci w centrali artyleryjskiej operatorzy, elektrycy, drenażyści.

Z rozpaczą w sercu wciągał przez burłę łodzi oszołomionych bliskimi eksplozjami, ogłuszonych i poranionych kolegów. Niewielu ich jednak pływało po wzburzonym wybuchami morzu. Po kilkunastu minutach, gdy na wodzie nie było już widać w pobliżu żadnego pasa ratunkowego, policzył uratowanych w szalupie. Było ich zaledwie 15. Z prawie dwuosobowej załogi.

„Sims”, ich nowy, dzielny „Sims” już nie istniał!!!

— Ale co z „Fat Lady”? — Dicken dopiero teraz poszukał wzrokiem zbiornikowca. Dojrzał go w odległości około półtorej mili. Z pokładu bił w górę ciemny, gęsty słup dymu. Samoloty japońskie odlatywały na północ.

Komandor Phillips widział jak na dłoni tragiczny koniec „Simsa”, nie mógł mu jednakże przyjść z pomocą,

sam bowiem znajdował się w poważnym niebezpieczeństwie.

Na „Neosho” spadły dwie fale nurkowców, jedna z lewej, druga z prawej burty zbiornikowca. Tym razem widać było, że nalotem kieruje doświadczony pilot. Prawie wszystkie bomby poszły jednocześnie w dół. Komandor zarejestrował kolejne gwałtowne wybuchy i osiem bardzo bliskich chybień, tuż koło burty. Spod nadbudówki dziobowej ukazały się płomienie i dym, maszyny przestały pracować, jedna z bomb trafiła bowiem w siłownię, „Neosho” trzymał się jednak na wodzie i nie tonął.

— Nadać przez radio sygnał wzywający pomocy — rozkazał komandor. — Poruczniku Walker — proszę podać pozycję i czas ataku.

Znów minęło parę minut.

Nagle jeden z odlatujących już samolotów japońskich zawrócił, zniżył się i spadł prosto na „Neosho”, celując swym kadłubem w mostek i ciągnąc za sobą warkocz dymu. Widocznie maszyna została uszkodzona przez ogień artylerii i pilot nie mając szans na uratowanie się postanowił zakończyć swe życie efektownym samobójstwem.

Komandor ledwo zdążył uskoczyć za stalową ścianę nadbudówki, gdy usłyszał silny wybuch w miejscu, gdzie znajdowała się radiostacja. Japoński pilot rozbił swą maszynę o pokład zbiornikowca. Płonąca benzyna popłynęła szeroką strugą wzniecając gwałtowny pożar.

— Cała załoga przygotowuje się do opuszczenia okrętu — rozkazał komandor.

Nie dawał jednak na razie polecenia zejścia z pokładu, nie miał bowiem dotychczas całkowitego obrazu zaistniałych zniszczeń. Nagle dojrzał, jak z prawej burty wrzucano do wody cztery tratwy i grupa marynarzy zaczęła beładnie opuszczać „Neosho”.

— Kto na to pozwolił? — zawołał komandor. — Natychmiast wracać z powrotem! — krzyknął przez tubę.

Będący już w wodzie marynarze nie usłuchali jednak rozkazu. Ogarnięci paniką po ujrzeniu, jaki tragiczny los spotkał na ich oczach „Simsa”, nie kwapili się na „Neosho”.

— Oni za chwilę wylecą w powietrze! — wołali na tratwie jeden przez drugiego. Tylko patrzeć, jak ugotują się żywcem! Przecież to czyste szaleństwo! Widzicie, jak się skończył „Sims”! Odbijać! Jak najszybciej odbijać!!!

Istotnie „Neosho” płonął już na dobre na rufie i na dziobie. Z maszynowni bił w niebo słup gęstego dymu, widocznie paliły się smary i ropa. Na pokładzie błyskał ogniem rozbity, rozkrzyżowany samolot japoński.

Komandor Phillips jednak nie zrezygnował. Zgromadził wszystkich żywych i całych ludzi na pokładzie i z niespotykaną u tego starszego już przecież, przeszło pięćdziesięcioletniego, mężczyzny energią objął dowództwo akcji przeciwpożarowej. Na szczęście awaryjna pompa przeciwpożarowa była nieuszkodzona. Działała również instalacja gazowa na rufie.

Powoli pożar zaczął przygasać. Po trzech godzinach opanowano sytuację na tyle, że komandor Phillips przystąpił do sporządzania spisu zabitych, rannych i zaginionych.

Wśród załogi brakowało 68 ludzi. Tylu prawdopodobnie odplynęło samowolnie na tratwach. Komandor rozglądał się dokoła, niewiele jednak było widać, unieruchomiony zbiornikowiec bowiem został zdryfowany w obszar silnych przelotnych szkwałów, utrudniających znacznie widoczność. W pierwszych chwilach walki z szalejącym ogniem nikt z pozostałych na „Neosho” ludzi nie miał ani czasu, ani głowy do zainteresowania się dezertierami. Teraz na to było już za późno.

Po południu przez chmury błysnęło słońce i przed wieczorem komandor mógł ustalić dokładną pozycję z gwiazd.

Odbiegała ona jednak znacznie od podanej uprzednio w wołaniu o ratunek.

Komandor zaczął sprawdzać poprzednie obliczenia porucznika Walkera i okazało się, że był w nich błąd. Zamiast 16°25'S i 157°31'E powinno było być 16°09'S i 158°03'E.

Komandor Phillips przeraził się nie na żarty. Tak znaczna pomyłka w podaniu pozycji może w decydujący sposób zaważyć na powodzeniu poszukiwań, prowadzonych już na pewno przez jednostki Fletchera. Sprostowania nie można już było podać, obie radiostacje zostały bowiem zupełnie zniszczone przez pożar.

„Neosho” dryfował bezwolnie po dość spokojnej, na szczęście, powierzchni oceanu, bez maszyn jednak, bez steru, bez światła. Czy długo utrzyma się na wodzie ten na pół wypalony wrak? Jak zachowa się w pierwszym sztormie? Czy pomoc nadejdzie na czas?

Swoim ponurym odkryciem komandor Phillips nie podzielił się na razie z nikim. Karać nie było kogo, bo główny winowajca i sprawca okropnego w skutkach błędu był wśród rozbitków na tratwach zagubionych w bezmiarze Morza Koralowego i w tej chwili pokutował sam za swoje niedbalstwo, poszukiwania bowiem przyjęły za punkt wyjścia miejsce oddalone od pozycji rzeczywistego ataku o przeszło trzydzieści mil. A taka odległość przy tej widoczności...

Wypalony zbiornikowiec z rannymi i poparzonymi na pokładzie dryfował tak przez długie cztery dni i noce i dopiero 11 maja w południe dostrzegła ich „Catalina”, wysłana z bazy w Noumea na poszukiwanie rozbitków. Z wodnopłotowca przekazano wiadomość o odnalezieniu zbiornikowca na niszczyciel „Helney”, który wieczorem tego samego dnia odnalazł „Neosho” i przyjął na swój pokład 123 wyczerpanych walką z pożarem i wzburzonym już morzem rozbitków.

Zbiornikowiec „Neosho”, który tyle dni wytrzymał na

wodzie po ataku japońskim, został dobity celną torpedą z niszczyciela.

Cały ten dzień i następny „Helney” krążył jeszcze w okolicy szukając rozbitków na tratwach, ponieważ jednak stan kilku rannych był bardzo groźny i nie wystarczała pomoc, jakiej mógł udzielić lekarz okrętowy, w nocy 12 maja „Helney” zawinął do Brisbane, gdzie chorzy i ranni znaleźli opiekę w szpitalach.

Natychmiast po wyratowaniu komandor Phillips podał właściwą pozycję, w której nastąpił atak, i drugi niszczyciel „Helm” wysłany został na dalsze poszukiwania.

Prowadził je wytrwale przez dalsze pięć dni i wreszcie 17 maja w odległości dwustu kilkudziesięciu mil od miejsca uszkodzenia „Neosho” i zatopienia „Simsa” natrafiono na cztery tratwy z czterema żywymi ludźmi. Tylu tylko pozostało przy życiu z 68 marynarzy, którzy wbrew rozkazowi komandora Phillipsa opuścili „Neosho” i oddalili się od płonącego zbiornikowca.

Dopiero po wyratowaniu komandor Phillips oraz załoga „Neosho” i rozbitkowie z „Simsa” dowiedzieli się, że oba okręty nie zginęły na próżno. Gdyby bowiem nie ciągnęły na siebie całej siły uderzenia japońskiego lotnictwa, to samoloty kontradmirała Hara mogłyby znaleźć i zaatakować lotniskowce Fletchera w najbardziej niekorzystnym dla tego ostatniego momencie, wtedy gdy maszyny amerykańskie atakowały lotniskowiec „Shoho”. Ale żeby dokładnie poznać przebieg tego ataku, trzeba cofnąć się znów do dnia 7 maja.

## PIERWSZY SUKCES

Rankiem dnia 7 maja, gdy samoloty japońskie zlokalizowały nieszczęśliwy zbiornikowiec Phillipsa, kontradmirał Fletcher znalazł się w odległości około 115 mil na południe od wyspy Rossel. Postanowił on rozdzielić

swe siły i w tym celu polecił przekazać następujący rozkaz:

„Do kontradmirała Crace. Krążowniki „Chicago”, „Australia” i „Hobart” oraz niszczyciele „Perkins”, „Walke” i „Farragut” udadzą się natychmiast w kierunku na cieśninę Jomard, gdzie odszukają i zaatakują zespół inwazyjny idący na Port Moresby”.

Sześć wymienionych w rozkazie okrętów zwiększyło szybkość do 25 węzłów i podążyło na północny zachód, kontradmirał Fletcher zaś skrzył ze swym zespołem prosto na północ. Jednostki Crace’a nie odeszły jednak daleko, gdyż o godzinie 8.20 wodnosamolot zwiadowczy z bazy wodnosamolotów „Kamikawa-Maru” dostrzegł i zameldował: „Dwa okręty liniowe, krążownik i trzy niszczyciele w odległości 150 mil od wyspy Deboyne”. Na raport ten z pobliskich lotnisk japońskich wystartowały 33 bombowce w osłonie 11 samolotów myśliwskich. Krótco przed godziną 14 pierwsze samoloty japońskie odnalazły okręty admirała Crace’a. Pierwsza fala atakujących maszyn spadła na zespół idący szykiem przystosowanym do obrony przeciwlotniczej. Artyleria otworzyła silny ogień i pierwsza grupa napastników została odpędzona bez żadnych strat z obu stron.

W kilka minut po tym ataku radarzyści amerykańscy zameldowali, że widzą echa 12 samolotów w odległości 75 mil.

— Zmienić kurs o 180° — rozkazał Crace.

Sygnaliści przekazali rozkaz kontradmirała i wszystkie okręty jednocześnie wykonały zwrot.

Gdy dostrzeżone przez radar samoloty nadleciały bliżej, okazało się, że są to japońskie bombowce torpedowe. Wszystkie jednostki zespołu otwały ogień do nieprzyjaciela. Japończycy zostali zaskoczeni tak silną obroną artyleryjską, iż żaden z atakujących samolotów nie mógł zająć dogodnej do rzucenia torped pozycji.

Osiem samolotów rzuciło swe stalowe cygara, lecz na-

tychmiast każdy z atakowanych okrętów skręcał gwałtownie, by uniknąć torped. Równocześnie artyleria przeciwlotnicza uzyskała aż pięć bezpośrednich trafień i pięć maszyn, dymiąc obficie spadało do morza.

Żadna z torped nie trafiła w cel. Na tym jednak nie zakończył się nalot japoński. W kilka minut po samolotach torpedowych nadleciały bombowce. Szły one bardzo wysoko i rzuciły swe bomby z pułapu 6000 metrów. I znowu wszystkie były niecelne.

Mimo niepowodzeń wszystkich ataków, japońscy piloci zameldowali po powrocie z walki, że zatopili jeden okręt liniowy klasy „California”, ciężko uszkodzili drugi okręt liniowy klasy „Warspite” i pozostawili na wodzie pływający jeszcze jeden okręt, tym razem ciężki krążownik.

W rzeczywistości zespół kontradmirała Crace'a wyszedł ze wszystkich nalotów obronną ręką, co było w pierwszym rzędzie zasługą silnej obrony przeciwlotniczej oraz wysokiej umiejętności manewrowania dowódców alianckich okrętów.

Chociaż zespół Crace'a został już odkryty, kontradmirał rozkazał krążyć jeszcze do nocy w pobliżu cieśniny Jomard, a dopiero po otrzymaniu wiadomości, że grupa inwazyjna na Port Moresby zawróciła na północ, zdecydował, że jego misja na tych wodach jest zakończona i skierował się do Australii.

Co jednak zmusiło Japończyków do zawrócenia z drogi i do odłożenia tak ważnej i tak starannie przygotowywanej operacji desantowej?

W tym samym mniej więcej czasie, kiedy samoloty kapitana Takahashi startowały, aby zaatakować „lotniskowiec” „Neosho” i „krążownik” „Sims”, grupa inwazyjna na Port Moresby w osłonie zespołu kontradmirała Kuninori Marumo wchodziła już na wody cieśniny Jomard. Główna operacja japońska rozwijała się — jak dotąd — zgodnie z planem.

Zespół ubezpieczający kontradmirała Arimoto Goto

szedł w odległości trzydziestu mil na południowy wschód od sił inwazyjnych. Samoloty z lotniskowca „Shoho” startowały raz po raz, aby stworzyć osłonę powietrzną dla okrętów desantowych.

Po drugiej stronie Luizjadów krążył niezmordowanie kontradmirał Fletcher poszukując kontaktu z zespołem uderzeniowym Takagi. Nie zapominał przy tym, że głównym jego zadaniem jest przeszkodzenie desantowi japońskiemu w wylądowaniu w Port Moresby. Wkrótce po odejściu Crace'a, jak co dzień, wystartowały samoloty zwiadowcze w celu odnalezienia przeciwnika.

O 8.15 mat-radiotelegrafista drugiej klasy Jim Walker odebrał od jednego ze zwiadowców zaszyfrowaną wiadomość następującej treści:

„Dwa lotniskowce i 4 ciężkie krążowniki w pozycji 10°03'S i 152°27'E”.

Oficer szyfrowy lotniskowca „Yorktown” — porucznik Thomas Johnston — doręczył natychmiast rozszyfrowaną wiadomość Fletcherowi.

Kontradmirał spojrzał na mapę. Punkt podany w telegramie leżał w odległości 175 mil od lotniskowców.

— Dwa lotniskowce i cztery ciężkie krążowniki — dzielił się swymi przypuszczeniami z komandorem Buckmasterem — to może być tylko zespół uderzeniowy.

— Należy przyszykować do startu największą liczbę samolotów, na jaką nas stać. Zostawimy tylko minimalną ilość własnych myśliwców do obrony lotniskowców i parę samolotów rozpoznawczych — kontynuował Fletcher.

— Czy to nie za duże ryzyko? — zaniepokoił się Buckmaster.

— Trudno. Dla tak dużej stawki warto zaryzykować. Jeżeli wyślemy wszystkie samoloty, jakie mamy do dyspozycji, istnieje poważna szansa, że uda nam się zatopić lub przynajmniej unieszkodliwić oba lotniskowce, a według doniesień wywiadu akurat tyle znajduje się

w tej chwili na Morzu Koralowym. Gdyby udało się nam je wyeliminować z walki, sytuacja w tym rejonie przejaśniłaby się znacznie.

— W porządku, sir. Zaraz przekażę wiadomość o ilości gotowych do ataku maszyn.

Po kilku minutach kontradmirał Fletcher wiedział, że „Lexington” może wysłać 50 samolotów — 15 bombowców, 12 samolotów torpedowych, 10 zwiadowczo-bombowych, 10 myśliwców i 3 maszyny dowódców eskadr, na „Yorktownie” zaś szykowało się do startu 17 samolotów zwiadowczo-bombowych, 8 bombowców, 10 bombowo-torpedowych i 8 myśliwców. Razem przeciwko okrętom japońskim mogły wyruszyć 93 maszyny, jeden z najsilniejszych zespołów amerykańskich, jaki operował dotychczas w tym rejonie.

O 9.26 Fletcher dał rozkaz do ataku. Od meldowanej pozycji nieprzyjaciela dzieliło teraz lotniskowce około 160 mil. Najpierw w powietrze wzbily się samoloty z „Lexingtona”. Była to pierwsza bojowa akcja pilotów z tego lotniskowca po wyjściu ze stoczni w Pearl Harbor, ale wśród załóg samolotów wielu było weteranów poprzednich działań „Lady Lex” — jak pieszczotliwie nazywali swój okręt. Tacy na przykład lotnicy, jak porucznik John S. Thach albo energiczny, czerwony na twarzy Irlandczyk O'Hare, zwany przez kolegów „rzeźnikiem” dla byczego karku i niepospolitej siły. Pamiętali oni doskonale atak w dniu 10 marca na Lae i Salamo, kiedy po starcie z pokładu lotniskowca trzeba było przedrzeć się przez wąską przełęcz w łańcuchu górskim Owen Stanleya. Lot krętą ciasną przełęczą, obramowaną wysokimi skalistymi szczytami dostarczył im wtedy dużo dodatkowych emocji.

Teraz obaj lecieli przeciwko „grubej zwierzynie”, jak między sobą nazywali nieprzyjacielskie lotniskowce, w czołowej grupie, prowadzonej przez dowódcę eskadry — kapitana W. L. Hamiltona.

Samoloty amerykańskie leciały teraz nad obszarem pokrytym postrzępionymi stadami chmur. W przerwach między nimi widać było już przed dziobami maszyn dalekie zarysy wyspy Tagula. Jeszcze tylko niewiele mil dzieliło pilotów od upragnionego celu — ciężkich japońskich lotniskowców.

Tymczasem na pokład „Yorktowna” zaczęły wracać samoloty rozpoznawcze. Nadleciał też i ten, którego raport poderwał w powietrze 93 maszyny amerykańskie.

Zaraz po powrocie kontradmirał Fletcher kazał pilotowi zameldować się u siebie.

— Jakie lotniskowce rozpoznał pan, poruczniku? — zapytał, gdy pilot jeszcze w kombinezonie zameldował swe przybycie.

— Lotniskowce, sir? — porucznik był wyraźnie zdumiony.

— Przecież przysłał pan depeszę — zniecierpliwiony Fletcher wziął w rękę papier leżący na biurku. — „Dwa lotniskowce i cztery ciężkie krążowniki w pozycji 10°03'S i 152°27'E”.

— Panie admirałe — zdołał wyjąkać przerażony porucznik — przecież ja meldowałem o dwóch ciężkich krążownikach i kilku niszczycielach.

— Jakto!? — Fletcher podniósł głos — zawołać mi natychmiast oficera szyfrowego.

Po kilku minutach okazało się, że przyczyną fatalnej pomyłki była niedokładna znajomość kodu przez pilota, który pomieszał zaszyfrowane nazwy okrętów bojowych.

Kontradmirał zasłonił oczy rękoma.

— To w tej chwili, zamiast przeciwko lotniskowcom, których tak poszukuję, wszystkie moje samoloty lecą zaatakować dwa krążowniki! A co będzie, jeżeli gdzieś w pobliżu nas znajdują się naprawdę japońskie lotniskowce?

— Zawiesić porucznika w lotach i pozostawić go do mojej dyspozycji — zdecydował.

— A nam nie pozostaje nic innego, jak oczekiwać bier-

nie na dalszy rozwój wypadków — zwrócił się do Buckmastera.

Na domiar złego Fletcher nie wiedział jeszcze, że samoloty japońskie lecą w tej chwili na „Neosho” i „Simba”, a także nie przypuszczał, że rozpoznane przez roztargnionego porucznika okręty jako 2 ciężkie krążowniki w eskorcie niszczycieli, to w rzeczywistości siły kontradmirała Marumo złożone z dwóch lekkich krążowników i kilku zmodernizowanych niewielkich jednostek eskortowych.

Cała zatem olbrzymia amerykańska armada powietrzna leciała teraz przeciwko tym niewielkim siłom japońskim!

Los jednak, który spletał Amerykanom tak przykrego figla, jakby chciał się teraz zrehabilitować i spowodował, że na drodze wyprawy samolotów z „Yorktowna” i „Lexingtona” znalazł się inny zespół japoński, który w przybliżeniu odpowiadał składem pierwszemu raportowi z godziny 8.15.

Krótko po godzinie 11 kapitan Hamilton dojrzał w dole z prawej strony ślady kilku jednostek. Zaalarmował więc wszystkie samoloty amerykańskie i zajął pozycję dogodną do ataku. Gdy Amerykanie podeszli bliżej, zorientowali się, że mają przed sobą jeden lotniskowiec, cztery ciężkie krążowniki oraz jeden niszczyciel.

Komandor porucznik William B. Ault, dowódca grupy samolotów z „Lexingtona”, podał przez radio rozkaz atakowania lotniskowca.

Pierwsze trzy bombowce amerykańskie ruszyły do ataku. Nadleciały do ustawiającego się pod wiatr lotniskowca, z którego już wystartowały w powietrze dwa myśliwce.

Bomby zrzucone przez Amerykanów nie trafiły bezpośrednio w lotniskowiec, ale upadły tak blisko burt, że olbrzymi podmuch i fontanny wody powstałe z eksplozji strąciły z pokładu do morza pięć maszyn japońskich gotowych do startu.

O 11.10 do ataku na „Shoho” zeszyły bombowce nurko-

we Hamiltona. Obok dowódcy pędzili w dół porucznicy Thach i O'Hare.

Zatłoczony samolotami pokład rósł w oczach pilotów. Zajęci jedną tylko myślą, jednym celem, nie dostrzegli pękających obok ich maszyn pocisków artylerii przeciwlotniczej. Podnieceni wyprowadzali swe maszyny prosto na środek płaskiego pokładu startowego.

— Teraz — pomyślał O'Hare. — Nacisnął spust zwalniający 500 kilogramową bombę. Poderwał drążek maszyny do siebie. Olbrzymia siła wcisnęła go w fotel, przgniotła, krew odpłynęła z głowy, przez ułamek sekundy stracił świadomość tego, co się dookoła dzieje, instynktownie nie wypuszczał jednak drążka z zaciśniętej ręki.

Po krótkiej chwili ocknął się. Maszyna posłuszna ściągniętemu drążkowi rwała całą mocą w górę. Obejrzał się za siebie. Z pokładu „Shoho” unosił się w górę słup gęstego dymu, formując się na wysokości kilkudziesięciu metrów w postaci grzyba.

— Dostał! Jednak dostał! Może to moja bomba — pomyślał rozradowany. Oglądał się znówu. Mógł teraz bezpiecznie przyglądać się atakowanemu lotniskowcowi, cały ogień bowiem zespołu japońskiego skoncentrował się na nadlatującej do ataku nowej fali. Tym razem atakowały samoloty torpedowe. Nadlatywały równocześnie z dwóch burt, rozpraszając w ten sposób zasłonę ogniową na dwie strony i utrudniając dowódcy lotniskowca wykonanie skutecznych uników.

O'Hare dojrzał jeszcze, jak torpedy plusnęły w wodę i po chwili z prawej burty „Shoho” trysnęła w górę fontanna wody i dymu.

— Znowu dostał! — usłyszał w słuchawkach radosny głos kapitana Hamiltona.

„Shoho” wyraźnie przechylał się na prawą burtę. Szedł jeszcze rozpędem, ale widocznie nie działały już urządzenia sterowe, nie wykonywał już bowiem żadnych uników.

O 11.25 nadleciały samoloty z „Yorktowna”. Jeszcze dwie bomby i jedna torpeda dosięgły celu. Wkrótce potem można było zaobserwować, jak płonący okręt przechylił się jeszcze gwałtowniej na prawą burtę aż stojące jeszcze na pokładzie samoloty zsunęły się do morza.

Kapitan Robert Dixon, dowódca eskadry bombowców nurkowych z „Yorktowna” atakował ostatki. Gdy jego samolot poderwał się znad płonącego „Shoho”, Dixon dojrzał, jak lotniskowiec opuszcza załoga skacząc w popłochu do wody. Z tej wysokości wyglądali jak nieporadne mrówki kłębiące się w czasie zniszczenia mrowiska.



*Atak na japoński lekki lotniskowiec „Shoho” (7. V. 1942)*

„Shoho” przechylał się coraz bardziej na prawą burtę i w stronę rufy. Kadłubem jego wstrząsały liczne eksplozje i widać było wyraźnie, że tonie.

Kapitan Dixon nie wytrzymał i krzyknął:

— Dixon do „Lexingtona”! — Dixon do „Lexingtona”! — Możecie wykreślić z rejestru jeden japoński lotniskowiec! Wykreślić lotniskowiec!!!

Na oczach kapitana tonął „Shoho”, pierwszy lotniskowiec japoński zatopiony przez Amerykanów w ciągu trwającej już pół roku wojny.

Dyżurni radiotelegrafiści na lotniskowcach amerykańskich usłyszeli radosny głos Dixona. Kontradmiral Fletcher uradowany odniesionym sukcesem oczekiwał teraz

na powrót samolotów. O godzinie 13.38 na pokłady obu okrętów zgłosiło się 90 maszyn. 3 nie powróciły z nalotu na „Shoho”. Rozgrzani odniesionym znacznym sukcesem lotnicy amerykańscy szykowali się do lotu na pozostałe okręty kontradmirała Goto, w ostatniej jednak chwili Fletcher odwołał akcję, ponieważ widzialność znacznie się pogorszyła. Poza tym uważał, że okręty towarzyszące „Shoho” nie są dość ważnym obiektem, aby ponownie ryzykować całą uderzeniową siłą powietrzną.

— Chodzi nam przede wszystkim o lotniskowce — tłumaczył oficerom swego sztabu zgromadzonym w salonie — a w tej chwili nie mamy pojęcia, gdzie znajdują się główne siły nieprzyjaciela i gdzie ukryły się „Shokaku”, i „Zuikaku”, o których niedawno donosił nam wywiad. Z drugiej strony jasne jest, że nasz atak na „Shoho” wzmoże czujność Japończyków i że w najbliższych godzinach należy się spodziewać intensywnych poszukiwań naszych lotniskowców przez ich samoloty rozpoznawcze.

— Warunki atmosferyczne pogorszyły się znacznie, jak panowie widzą sami — wskazał ręką na niską zasłonę z chmur widniejącą za iluminatorami — i gdyby nawet udało nam się odnaleźć pozostałe lotniskowce japońskie, zabraknie już dziennego światła na przeprowadzenie ataku i powrót samolotów.

Wobec powyższego decyduję się na zaniechanie w dniu dzisiejszym poszukiwań oraz polecam przyjąć kurs zachodni w ciągu nocy. Mam podstawy przypuszczać, że zespół inwazyjny na Port Moresby wejdzie do cieśniny Jomard jutro rano. Nie możemy w końcu zapominać, że głównym naszym zadaniem jest zapobieżenie desantowi na południowym wybrzeżu Nowej Gwinei.

Kontradmirał Fletcher nie wiedział, że to główne zadanie zostało właściwie już wykonane, wiceadmirał Inoue bowiem na wieść o wykryciu przez japońskie sa-

moloty rozpoznawcze zespołu amerykańskich okrętów kontradmirała Fletchera wydał natychmiast rozkaz zabezpieczenia grupy inwazyjnej i polecił zmienić jej kurs oraz zaczekać u wejścia do cieśniny Jomard.

Jak wiadomo, przyczyną, dla której dwa silne zespoły nieprzyjacielskie znalazły się na wodach Morza Koralowego, była planowana przez Japończyków akcja desantowa na Port Moresby oraz próby przeciwdziałania temu ze strony Amerykanów.

Obecnie, mimo że zespół transportowo-desantowy zawrócił z drogi, naprzeciw siebie stały dwa wrogie zespoły i jasne było, że musi dojść do starcia. Od wyniku tego nieuniknionego już spotkania zależały dalsze inwazyjne plany Japończyków w tym rejonie.

Po południu „Yorktown” i inne okręty eskadry Fletchera skrzyły na zachód z zamiarem kontynuowania planu kontradmirała. Japończycy jednak już po kilku godzinach zmusili dowódcę amerykańskiego zespołu do zmiany decyzji.

## WALKA O ZMROKU

Gdy samoloty kapitana Takahashi powróciły na pokłady swych macierzystych lotniskowców po rozgromieniu „Neosho” i „Simsa”, wiceadmirał Takagi wraz z kontradmirałem Hara zdecydowali, że zespół ten poleci w dniu dzisiejszym po raz drugi w celu odszukania i zaatakowania lotniskowców Fletchera. Japończycy chcieli w ten sposób nadrobić opóźnienie, jakie spowodowane zostało zbyt pochopnym wysłaniem zespołu atakującego przeciwko „Neosho”.

Pogoda tymczasem zepsuła się zupełnie. Wiał dość silny wiatr, niebo było zachmurzone i nad morzem przeczały się raz po raz deszczowe burze z wyładowaniami

atmosferycznymi. Mimo to Hara nie rezygnował z planowanego lotu i uważał, że nalot na Amerykanów powinien odbyć się o zmierzchu, kiedy szare, słabe światło utrudniało celowanie artylerzystom obrony przeciwlotniczej. Ostatecznie o godzinie 16.30 kapitan Takahashi wystartował ponownie do lotu bojowego prowadząc wraz z sobą 12 bombowców nurkowych i 15 torpedowych.

Zespół leciał w kierunku, gdzie rano dojrzano flotę amerykańską. Kapitan Takahashi krytycznie przyglądał się chmurom wyłaniającym się wciąż przed dziobami maszyn. Co kilka minut samoloty wpadały w gwałtowne tropikalne burze. Owiewki samolotów zalewały potoki wody, a kadłubami maszyn targały silne porywy wichru.

— Przy takiej pogodzie nie znajdziemy nikogo — myślał kapitan, nie wydawał jednak rozkazu powrotu, otrzymał bowiem rozkaz poszukiwań do takiej a takiej godziny i żadne przeciwności nie mogły go zmusić do zaniechania wykonania zadania. A zresztą powodowała nim też pasja myśliwego polującego na od dawna upragnioną cenną, „grubą” zwierzynę.

Nadeszła jednak godzina powrotu. Dalsze poszukiwania mogły tylko narazić samoloty na to, że zabraknie im paliwa na powrót do macierzystych jednostek. Z ciężkim sercem kapitan Takahashi dał rozkaz do powrotu.

W słuchawkach panowała cisza.

Piloci japońscy byli bardzo zmęczeni i wyczerpani. Żadnemu z nich nie chciało się wykonać dodatkowego ruchu. Od samego rana — z małą jedynie przerwą — byli w maszynach i każdy z nich myślał już tylko o tym, by jak najprędzej znaleźć się na pokładzie okrętu.

Lecieli teraz nad chmurami. Słońce stoczyło się już za horyzont i szary zmrok ogarniał powracające z nieudanego lotu maszyny.

Nagle Takahashi dosłyszał w słuchawkach chrapliwy, pełen napięcia okrzyk.

— Z góry od prawej obce samoloty!!! Atakują!!!

Wszyscy piloci japońscy spojrzeli we wskazanym kierunku. Ciemne sylwetki spadały całą grupą prosto na lecące szykiem marszowym samoloty. Miały przewagę wysokości i szybkości. Nie było wątpliwości. To amerykańskie myśliwce — „Wildcaty” — znane ze swej zwinności i siły ognia.

— Wyrzucić bomby i torpedy! Przyjąć walkę! — krzyczał Takahashi przez mikrofon.

Zakotłowało się w powietrzu. Rozległy się suche, rytmiczne serie wystrzałów. Myśliwce okazały się godne swej nazwy „Wildcat” — „Dziki kot”. Jak prawdziwe koty spadły cicho i niespodziewanie na zmęczonych Japończyków, zwijały się w pętlach i skrętach, zasypały bombowce lawiną ognia, jak pijawki uczepiły się maszyn nieprzyjaciela. Na próżno oszołomieni i przerażeni nagłym pojawieniem się przeciwnika piloci japońskich bombowców torpedowych starali się rozpaczliwymi unikami umknąć przed krążącymi myśliwcami. Amerykańskie pociski znajdowały coraz częściej drogę do kadłubów nieprzyjacielskich bombowców. Już cztery z nich waliły się w dół ciągnąc za sobą języki płomienia i dymu.

Podporucznik Paul Baker, młody, lecz doskonały pilot myśliwski, zestrzelił już dwa bombowce torpedowe zwane „Kate” i teraz gonił za trzecim, umykającym w dół, nad samą wodę. Baker docisnął gaz do końca i starannie naprowadzał całą maszynę na mknący w rozpaczliwej ucieczce kadłub nieprzyjaciela. Lecił trochę z góry, z prawej strony gonionego samolotu.

— Już!

Nacisnął spusty szybkostrzelnych działek. Samolotem wstrząsnął dreszcz. Baker dojrzał, jak jego pociski prują czerwone słońca wymalowane na burcie samolotu, jak przecinają cienką blachę na skrzydle, jak wiercą małe otworki w wieżyczce pilota.

Nagle kątem oka dojrzał walący się zza chmury wprost na niego nurkowiec. Poczuł gwałtowniejsze szarpnięcie kadłuba.

— Dostałem! — pomyślał. Sprawdził odruchowo drążki sterowe. „Wildcat” posłusznie zakołysał się i nie zmniejszał szybkości.

— W porządku! — ucieszył się.

Poderwał maszynę do góry, nad płonący już teraz bombowiec torpedowy.

— To już trzeci! — przeleciało mu przez myśl.

Ciasnym łukiem chciał wywinąć się atakującemu go Japończykowi. Udało się! Szybszy „Wildcat” zajmował z kolei pozycję dogodną do ataku.

Znów nacisnął spusty działek. Kadłub nurkowca olbrzymiał gwałtownie przed rozpalonym walką Bakerem. Podporucznik dochodził do przeciwnika pod ostrym kątem. Działka bez przerwy grzmiały ogniem.

— Dość! Teraz unik w górę, bo wpadnę na niego — korygował sam siebie.

Ściągnął gwałtownie drążek. Samolot jednak nie słuchał pilota! Rwał w dalszym ciągu prosto na japońską maszynę. Widocznie uszkodzone przed chwilą stery teraz dopiero odmówiły posłuszeństwa! Baker jednak nie miał czasu na zastanawianie się. Jego „Wildcat” w całym pędzie zahaczył o stery nurkowca, urwał je i oba samoloty koziółkując poczęły spadać wprost w rozciągające się kilkakaset metrów pod nimi wzburzone wody Morza Koralowego.

Ocalałe z pogromu bombowce japońskie uciekały z gniazda os, w które niechcący same wpadły. Kapitan Takahashi liczył straty. Brakowało 8 bombowców torpedowych i jednego nurkowca.

— Tyle samolotów w ciągu zaledwie kilku minut — kapitan zaciskał wargi w bezsilnej rozpacz.

Piloci japońscy byli już teraz prawie u kresu sił. Na-

pięcie nerwowe ostatnich kilkunastu minut i widok śmierci kolegów spowodowały, że właściwie stracili orientację co do swego położenia. Przekrwione, zmęczone oczy daremnie przeszukiwały okolicę, aby z coraz ciemniejszych mroków wyłowić znajome kształty macierzystych okrętów. Co parę minut wyczerpane załogi elektryzował okrzyk któregoś z kolegów.

— W prawo od nas lotniskowce!!

— Przed nami okręty!

— Z lewej strony „Shokaku” i „Zuikaku”!

Za każdym razem serca były radośniej, ale zawsze okazywało się, że upragnione lotniskowce to tylko wytwór zmęczonych umysłów i oczu. Mimo to Takahashi nie lekceważył żadnego raportu i każdorazowo zniżał się, by sprawdzić prawdziwość meldunków.

Dochodziła już godzina 19. Słońce od 45 minut skryło się już za horyzontem i ciemna noc poczęła otulać obszar Morza Koralowego. Takahashi z trudem rozróżniał sylwetki lecących obok samolotów. Z rozpaczą myślał, że paliwa starczy jeszcze tylko na godzinę. Gdy w tym czasie nie zdołają odnaleźć lotniskowców, czeka wszystkich niechybna śmierć, gdyż w pobliżu nie było żadnego lądu, żadnej wysepki, na której można by było szukać ocalenia.

Nagle przed dziobem swej maszyny, nisko w dole, na ciemnym tle wzburzonych wód dostrzegł jaśniejszą smugę śladu torowego. Przetarł ręką zmęczone oczy i spojrział jeszcze raz.

— Może to znowu halucynacja — pomyślał.

Ślad jednak nie zniknął i dostrzec już można nawet było ciemniejszą od wody sylwetkę dużego okrętu.

Zniżył się jeszcze bardziej. Przecież to lotniskowiec! W oddali dojrzał drugi podobny kształt.

— Nareszcie! To „Shokaku” i „Zuikaku”! A więc uratowani!!!

Zwołał swych pilotów przez radio. Zatoczyli przepisowe koło i podchodzili w normalnym szyku do lądowania. Takahashi zamrugał lampą sygnalizacyjną, prosząc umówionym znakiem o zezwolenie lądowania. Po chwili z dołu zamrugało w odpowiedzi światło. Takahashi patrzył uważnie, nadany jednak z okrętu sygnał nie oznaczał zezwolenia. Co dziwniejsze, niczego w ogóle nie oznaczał.

— Widocznie troi mi się w oczach ze zmęczenia — zdecydował kapitan. — Zejdę jeszcze niżej i zapytam ponownie nad samym pokładem.

Takahashi przymknął gaz, wypuścił klapy i schodził nad szeroki, pusty w tej chwili pokład lotniskowca. Nadał raz jeszcze zapytanie i pilnie wypatrywał odpowiedzi. Z szarego mroku wyłaniał się coraz wyraźniej zarys dużego okrętu. W pewnym momencie Takahashi dojrzał szczególnie konstrukcji nadbudówki.

— Przecież to ani „Shokaku”, ani „Zuikaku” — kapitan poczuł, jak zimny pot nagłego przestachu spływa mu po plecach — to... „YORKTOWN”!!!

Po prawej stronie pokładu oficer kontroli lotów w białym, z daleka widocznym hełmie na głowie i takichże białych rękawicach dawał jakieś znaki w kierunku samolotu Takahashi.

Kapitan błyskawicznie dodał gazu, wciągnął klapy i samolot z ogłuszającym rykiem forsowanego silnika poderwał się do przodu, przemknął tuż koło przerażonego i zdumionego oficera amerykańskiego wzdłuż pokładu startowego, dotykając nieomal kołami jasnych pasów i w gwałtownym uniku skręcił w lewo, byle dalej od najeżonego działami okrętu nieprzyjacielskiego.

Stojący na mostku oficerowie dostrzegli jedynie czerwone koła na skrzydłach i burcie przelatującego samolotu, artylerzyści jednak byli tak zaskoczeni nieoczekiwanym pojawieniem się japońskiego samolotu prawie na

pokładzie lotniskowca, że żadne działło nie zdążyło nawet otworzyć ognia.

— Uwaga, wszystkie samoloty grupy! Uwaga! — wołał kapitan Takahashi przez mikrofon. — Nie podchodzić do lądowania! Powtarzam, nie podchodzić do lądowania! To amerykański lotniskowiec! To amerykańskiii!

— Że też wyrzuciliśmy w morze nasze bomby i torpedy! — kapitan nie mógł odżalować minionej i niespodziewanej szansy.

— Ale gdzie właściwie są nasze lotniskowce? — to pytanie z wzmożoną siłą poczęło dręczyć zmęczonych i wyczerpanych do ostateczności pilotów japońskich. Zapas paliwa kończył się. Strzałka wskazująca stan benzyny w zbiornikach zbliżała się powoli, ale nieustannie do zera. Wszyscy stracili już poczucie czasu i miejsca.

Kontradmirał Hara na „Shokaku” niecierpliwił się coraz bardziej. Zbliżał się nieuchronnie czas, w którym wysłanym przeciwko Amerykanom samolotom zabraknie paliwa. Nad morzem panowały już prawie zupełne ciemności.

— Jak oni teraz znajdują drogę z powrotem? Jak trafią? — martwił się Hara.

— Zapalić reflektory i skierować je prosto w górę — rozkazał wreszcie dowódca lotniskowca.

Był to krok ostateczny. Reflektory mogły ułatwić odnalezienie lotniskowców przez własne samoloty, mogły jednak też wskazać drogę obcym samolotom lub niszczyicielom, które może właśnie w tej chwili skradają się w ciemności, by za chwilę ugodzić okręt śmiertelnymi ciosami torped.

Gdy kapitan Takahashi tracił już prawie całkowicie nadzieję na odnalezienie „Shokaku” i „Zuikaku”, dojrzał na chmurach odbłask światła. W pierwszym momencie przypuszczał, że są to błyskawice jeszcze jednej burzy, po chwili jednak skonstatował, że światło jest stałe i do-

szedł do słusznego wniosku, że Hara w ten sposób wskazuje drogę resztkom bojowej eskadry.

Z na nowo rozpaloną nadzieją piloci skierowali swe samoloty na widniejące światło. Po kilkunastu minutach kołowali już nad oświetlonym pokładem macierzystego okrętu schodząc tym razem już ostatecznie do lądowania.

Z zatrzymujących się na pokładzie maszyn wysiadali chwiejąc się na nogach śmiertelnie zmęczeni piloci. Takahashi z rozpaczą rejestrował straty. Z 27 samolotów które wystartowały o 16.30, na pokład wróciło zaledwie 9. Aż 18 znalazło swe ostatnie lotnisko w głębinach Morza Koralowego. 9 zginęło w powietrznej walce z amerykańskimi myśliwcami, a pozostała dziewiątka odłączyła się zapewne gdzieś po drodze i zginęła z braku paliwa.

Gdy tylko pierwsze meldunki niedobitków zespołu kapitana Takahashi dotarły do wiceadmirala Takagi, ten ostatni — nie zważając na nieudaną wyprawę powietrzną — zaczął rozważać ze swym sztabem możliwości natychmiastowego uderzenia na Amerykanów.

Niewielka odległość od zespołu Fletchera, która wynosiła według raportu Takahashi około 40—60 mil, umożliwiała przeprowadzenie skomasowego ataku torpedowego z wody i powietrza. Japończykom brak było jednakże dokładnych danych o sile zespołu, jakim dysponował Fletcher, i Takagi nie wiedział, jaką ewentualną siłę ognia mogły napotkać jego niszczyciele, które zamierzał wykorzystać w nocnym ataku torpedowym.

Tymczasem Hara otrzymał wezwanie od kontradmirała Kosa Abe, który dowodził jednostkami transportowymi wojsk desantowych na Port Moresby, aby przynajmniej jeden z dużych lotniskowców, „Shokaku” lub „Zuikaku”, zbliżył się do sił inwazyjnych, aby zapewnić po zatopieniu „Shoho” osłonę powietrzną krążącemu wciąż u wejścia do cieśniny Jomard zespołowi. Plan ataku musiał być zatem odłożony.

O 22.00 Hara skierował się na północ i o godzinie 24.00 7 maja znalazł się na szerokości 12°40'S i 156°45'E.

Z drugiej strony kontradmirał Fletcher też zastanawiał się nad możliwością przeprowadzenia nocnego ataku na lotniskowce japońskie. O miejscu pobytu tych ostatnich zorientowali się radarzyści „Lexingtona”, zauważywszy o godzinie 19.30 w odległości około 40 mil krążące i wyraźnie podchodzące do lądowania samoloty. Na nieszczęście o tej porze uszkodzony był system komunikacyjny między „Lexingtonem” i okrętem dowódcy zespołu, tak że Fletcher dowiedział się o tym fakcie dopiero około godziny 22. Radar „Yorktowna”, czy to dlatego, że był gorszy, czy też obsługa była mniej wyszkolona, nie wskazywał żadnych samolotów o godzinie 19.30. Należy pamiętać, że radar z roku 1942 daleko ustępował precyzyjnym urządzeniom obecnych lat i wyposażone weń wówczas były jedynie większe okręty.

W sztabie zespołu amerykańskiego poczęto rozważać szanse nocnego ataku kombinowanego krążowników i niszczycieli. Przeciwno tej wyprawie przemawiał brak radarów na niszczycielach, sytuacja paliwowa, która nie pozwalała na rozwijanie niszczycielom maksymalnej szybkości w czasie dojścia i powrotu z miejsca akcji, a co za tym idzie — zachodziła obawa, że pozostawione bez osłony przeciwpodwodnej niszczycieli lotniskowce „Yorktown” i „Lexington” mogą stać się łatwym łupem dla japońskich okrętów podwodnych. Ostatecznie kontradmirał Fletcher zdecydował nie przeprowadzać nocnej akcji i przygotować wszystko do dziennej bitwy między dwoma zespołami lotniskowców, która miała mieć miejsce następnego dnia.

W dalekim Rabaulu dowódca japońskich sił morskich na tym obszarze, wiceadmirał Shigeyoshi Inouye, po otrzymaniu wszystkich meldunków od podległych sobie zespołów wysłał rozkaz do kontradmirała Koso Abe o przełożenie lądowania w Port Moresby na dwa dni

i w tym celu polecił transportowcom zawrócić w kierunku Rabaulu, dwóm krążownikom Goto dołączyć do zespołu Takagi, a pozostałym okrętom osłaniać wracającą z nieudanej wyprawy grupę desantową.

W ten sposób po raz pierwszy w tej wojnie rozpoczynał się odwrót Japończyków. Na razie żadna z walczących stron nie zdawała sobie z tego faktu sprawy, niemniej jednak została otwarta nowa karta historii wojny na południowych obszarach Pacyfiku i Japończycy nigdy już nie posunęli się dalej na południe aniżeli w dniu 7 maja 1942 roku.

## DECYDUJĄCE SPOTKANIE

Ranek dnia 8 maja 1942 roku zastał oba wrogie zespoły — kontradmirała Fletchera i wiceadmirała Takagi — gotowe do walki powietrznej.

Obaj admirałowie wiedzieli o obecności drugiego zespołu w pobliżu, znali z grubsza skład tych sił, a przede wszystkim doskonale orientowali się, że w każdym zespole znajdują się po dwa lotniskowce — główny cel ataku.

Od kilku już dni obie floty miały się nawzajem, samoloty zwiadowcze obu stron odnajdywały nieprzyjaciela i coraz bliższy był moment, gdy musiało dojść do głównego starcia. Walka toczyła się co prawda już kilka dni, po obu stronach padły już ofiary — Japończycy stracili niszczyciel „Kikuzuki” i lekki lotniskowiec „Shoho”, Amerykanie zaś „Neosho” i „Simsa” — ale dotychczas nie zostały zaatakowane główne siły obu stron. Walczyły też ze sobą samoloty wrogich lotniskowców, ale walka ta przypominała raczej pojedynki harcowników przed główną rozgrywką.

Głównym zadaniem Fletchera o świcie dnia 8 maja było odnalezienie zespołu japońskiego. Nieszczęśliwym

dla Amerykanów zbiegiem okoliczności ich własne okręty znalazły się tego dnia w obszarze doskonałej widoczności. Chmury znikły, słońce świeciło wspaniale i z wysokości kilku tysięcy stóp można było ogarnąć wzrokiem olbrzymi obszar Morza Koralowego. Zespół japoński natomiast poruszał się w dalszym ciągu w okolicy, gdzie niskie i gęste chmury oraz liczne opady przesłaniały widoczność i stanowiły doskonałe warunki dla ukrycia całego zespołu przed okiem lotników.

W ciągu nocy z 7 na 8 maja otrzymane przez Fletchera raporty oddziału wywiadowczego przy kwaterze generała Mac Arthura nie wniosły nic nowego do sytuacji. Również namiary radiowe i radiolokacyjne nie zdołały wykryć obecności nieprzyjaciela.

Pozostawał — jak zwykle — zwiad lotniczy.

Jeszcze przed wschodem słońca, o godzinie 6.25 wystartowało 18 samolotów zwiadowczych. Poszukiwania miały być prowadzone w obszarze 200 mil w kierunku północnym i do 150 mil w kierunku południowym, kontradmirał Fletcher bowiem nie był pewien, w której stronie Morza Koralowego znajduje się teraz zespół Takagi i Hary.

O godzinie 8.15 podporucznik J. G. Smith dojrzał w luce między chmurami zarysy jakichś jednostek. Zbliżył się ostrożnie, pomny na wczorajszą wieczorną bitwę Japończyków z amerykańskimi myśliwcami. Uważnie obserwował płynące w dole okręty.

Tak, nie było wątpliwości. To właśnie zespół Takagi. Wyraźnie widać dwa lotniskowce w otoczeniu czterech krążowników i sześciu niszczycieli.

O 8.38 podporucznik Smith nadał odpowiedni meldunek na „Yorktowna”.

Nieprzyjaciel był odnaleziony!

Kontradmirał Fletcher kilka minut przed otrzymaniem meldunku od Smitha zorientował się, że jego zespół został wykryty przez Japończyków. Radiotelegrafiści bo-

wiem „Lexingtona” przechwycili meldunek japońskiego pilota do kontradmirała Hara.

Mimo to Fletcher błyskawicznie postanowił atakować wszelkimi dostępnymi siłami.

W dwie minuty po otrzymaniu raportu Smitha z pokładów obu lotniskowców rozpoczęły start uprzednio już przygotowane do akcji samoloty.

W ciągu 35 minut z „Yorktowna” wzbily się w powietrze 24 bombowce nurkowe, 9 bombowców torpedowych i 8 myśliwców, z „Lexingtona” zaś w ciągu 45 minut odpowiednio 22, 12 i 9 samolotów. Razem przeciwko japońskim lotniskowcom ruszyły do ataku 84 maszyny.

Samoloty z „Yorktowna” prowadził dziś kapitan Joe Taylor — dowódca eskadry torpedowej. Cały zespół siedł prostó na pozycję lotniskowców, którą bezustannie podawał kapitan Dixon, tropiący po meldunku podporucznika Smitha okręty japońskie aż do godziny 10.45, kiedy to brak paliwa zmusił go do powrotu na lotniskowiec.

O 10.50 bombowce nurkowe dojrzały w dużej luce wśród chmur tak dawno już poszukiwane okręty. „Shokaku” i „Zuikaku”, każdy osłaniany przez dwa ciężkie krążowniki i 3 niszczyciele, szły równoległymi kursami w odległości około 8—10 mil jeden od drugiego. „Zuikaku” siedł trochę w przodzie i było jasne, że za parę minut zniknie pod grubą zasłoną z chmur. Wobec tego Taylor zdecydował się na zaatakowanie „Shokaku”.

O 10.57 poczęły schodzić w dół samoloty torpedowe. 9 samolotów wyskoczyło z chmur po lewej burcie lotniskowca, który tymczasem zaczął ustawiać się pod wiatr w celu wypuszczenia w powietrze osłony myśliwców.

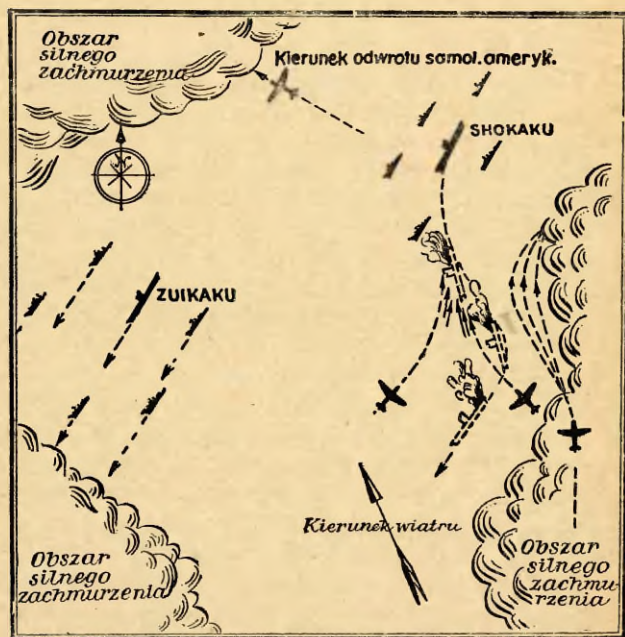
Samoloty amerykańskie zajęły dogodne pozycje do ataku i dziewięć torped wpadło w wodę po lewej burcie „Shokaku”. Pierwszy w historii wojny atak amerykańskich samolotów na tak duży lotniskowiec rozpoczął się!

Nie dopisały jednak nerwy lotnikom amerykańskim i torpedy zostały zrzucone w zbyt dużej odległości od

strzelającego zajadle „Shokaku”. Zresztą wszystkie okręty eskorty również otworzyły gwałtowny, ale na szczęście niezbyt celny ogień. W powietrzu pełno było ciemnych obłoczków dymu z pękających pocisków.

Dowódca „Shokaku”, widząc mknące ku niemu torpedy zręcznym manewrem uniknął ośmiu z nich. Dziewiąta dotarła do celu, jednak z niewiadomych przyczyn nie wybuchła!

Z góry na „Shokaku” spadały teraz bombowce nurkowe, ostrzeliwane przez kąśliwe myśliwce „Zeke”. Amerykanie atakowali w dwóch falach jedna z prawej, druga z lewej burty lotniskowca.



Atak na japoński lotniskowiec „Shokaku” (8. V. 1942)

Wraz z bombami spadły w dół cztery nurkowce zestrzelone przez japońskie myśliwce. Mimo tylu ofiar i poświęceń lotników amerykańskich pokład „Shokaku” został trafiony jedynie dwiema bombami. Jedna z nich trafiła w dziobową część pokładu startowego.

Idący wciąż pod wiatr „Shokaku” okrył się momentalnie zasłoną z dymu i ognia. Dowódcę skreślił trochę w prawo, aby wiatr zwiewał dym i płomienie za burłę i żeby nie przeszkadzały one w prowadzeniu okrętu.

Druga bomba zniszczyła warsztat naprawy silników lotniczych umieszczony tuż pod pokładem głównym przy prawej burcie.

Zarówno z powietrza, jak i z siostrzanego okrętu „Zui-kaku”, pożar na „Shokaku” wyglądał na bardzo poważne uszkodzenie, nic więc dziwnego, że piloci amerykańscy meldowali Fletcherowi, że pozostawili lotniskowiec „Shokaku” bardzo ciężko uszkodzony.

W rzeczywistości oba trafienia nie były dla lotniskowca śmiertelne. Okręt nie był uszkodzony poniżej linii wodnej, a z pożarami prędko uporały się brygady przeciwawaryjne. Co prawda „Shokaku” nie mógł w pierwszych minutach po ataku wysyłać samolotów, a jedynie przyjmować je na pokład, ale po pół godzinie sytuacja została opanowana.

Samoloty z „Lexingtona”, które wystartowały w 10 minut później od swych kolegów z „Yorktowna”, już od samego początku wyprawy prześladował pech. W kilkanaście minut po starcie wpadły prosto z rozszalonego nieba w obszar dużych zachmurzeń i tam właśnie trzy eskortujące „Wildcaty” straciły kontakt z zespołem i musiały powrócić na lotniskowiec. Po przeszło półtorej godziny zespół osiągnął pozycję, w której należało spodziewać się Japończyków, okrętów nieprzyjacielskich jednak tam nie zastały. Rozpoczęto zatem poszukiwania. W ich trakcie samoloty nurkowe odłączyły się od pozycji

stałej grupy, nigdzie nie odnalazły nieprzyjaciela i wkrótce musiały wracać w pośpiechu, bowiem pobrały o około 100 litrów benzyny mniej niż wynosiła maksymalna pojemność zbiorników.

Druga grupa, złożona z 11 samolotów torpedowych, 4 nurkowców oraz 6 myśliwców pod dowództwem komandora Aulta odnalazła nieprzyjaciela o godzinie 11.40. Natychmiastowy atak przez lukę w gęstych chmurach przyniósł w efekcie tylko jedno trafienie bombą w „Shokaku” oraz stratę trzech myśliwców zestrzelonych przez broniące okrętów japońskich kąśliwe „Zeke”.

To trzecie trafienie „Shokaku” też nie było bardzo poważne, mimo to wiceadmirał Takagi rozkazał o godzinie 13.00, po przetransportowaniu części samolotów z „Shokaku” na „Zuikaku”, skierować uszkodzony lotniskowiec w kierunku bazy w Truk.

Jeden z dwóch japońskich lotniskowców operujących na Morzu Koralowym został co prawda wyłączony czasowo z akcji, wiceadmirał Takagi jednak miał powody, dla których nie przejmował się tak bardzo wycofaniem „Shokaku” z pierwszej linii.

Gdy samoloty komandora Aulta były mniej więcej w połowie drogi powrotnej do swych lotniskowców, prawoskrzydłowemu pilotowi zespołu wydało się, że zamajaczyły mu w chmurach zarysy lecących w przeciwnym kierunku maszyn. Zameldował nawet o tym Aultowi i skrzywił w prawo w celu sprawdzenia swych spostrzeżeń, obce samoloty jednak rozplynęły się gdzieś we mgle i deszczu. W rezultacie pilot amerykański nie był pewien, czy nie uległ złudzeniu.

Tymczasem, istotnie, w przeciwnym kierunku — na lotniskowce japońskie — wracała lotnicza wyprawa znad zespołu amerykańskiego. Piloci japońscy lecieli z przeświadczeniem całkowitego i zupełnego sukcesu.

Na okrętach japońskich, tak samo jak na lotniskowcach amerykańskich, już od wczesnego ranka 8 maja

startowały samoloty rekonesansowe. Załogi, które wieczorem poprzedniego dnia z takim trudem wróciły na pokład, po przespaniu się i pokrzepieniu rankiem gorącą mocną herbatą, gotowe były znowu do walki.

Uczucie przygnębienia spowodowane wczorajszym niepowodzeniem mógł być usunięte jedynie przez dzisiejsz zwycięstwo. Wśród pilotów panował duch pełen bojowości i chęci odwetu.

Aby nie tracić czasu, krótko po ósmej — jeszcze nim nadeszły wiadomości od samolotów zwiadowczych — nieustrudzony kapitan Takahashi poprowadził do walki 18 myśliwców, 33 nurkowce i 18 samolotów torpedowych.

W dziesięć minut po starcie zespołu uderzeniowego Hara otrzymał wiadomość od starszego sierżanta — pilota Kenzo Kanno, że w odległości 200 mil na południe od „Shokaku”, w obszarze doskonałej widoczności odnalazł zespół amerykański, składający się z dwóch lotniskowców otoczonych przez dziesięć innych jednostek.

Nieprzyjaciel został odnaleziony!

Odpowiednia depesza została natychmiast przekazana do kapitana Takahashi i cała jego grupa pomknęła we wskazanym kierunku. Kapitan miał nadzieję wziąć dziś odwet za wczorajszą klęskę.

Kenzo Kanno tymczasem śledził bez przerwy amerykańską flotę podając na „Shokaku” meldunki o każdej zmianie kursu i szybkości. Trzymał się jak cień lotniskowców, zdając sobie sprawę, że każda jego informacja jest wielką pomocą dla zespołu atakującego.

Wreszcie nadszedł moment, kiedy należało wracać, kończące się bowiem paliwo nie pozwalało na dłuższe przebywanie nad flotą amerykańską.

Kilkanaście minut później, już w obszarze złej widoczności, Kanno spotkał lecące do ataku samoloty Takahashi. Wydało mu się, że lecą w trochę złym kierunku.

— A jeżeli znów nie znajdą Amerykanów! — prze-

mknęło mu przez myśl. — Jeśli amerykańskie lotniskowce wejdą w jakiś zachmurzony obszar?

Bez namysłu Kanno położył swój samolot na odwrotny kurs. Nie zastanawiał się, że w ten sposób znalazł się z drugiej strony „punktu bez powrotu” — jak nazywano wśród pilotów ostatnie miejsce, skąd można było jeszcze dolecieć do macierzystego okrętu.

Doszlusował do samolotu Takahashi, zamachał porozumiewawczo skrzydłami i poprowadził grupę wprost na zespół admirała Fletchera. Wszyscy piloci japońscy zrozumieli, na co naraża się Kanno, wiedzieli bowiem od jak dawna był on w powietrzu, patrzyli więc na bombowiec i jego trzyosobową załogę jak na historycznych bohaterów, oddających swe życie za Cesarza i Japonię.

Wkrótce przed lecącą armadą ukazały się oświetlone pełnym słońcem lotniskowce amerykańskie. Naprzeciw atakujących Japończyków poderwało się kilka myśliwców, związane one jednak zostały walką z towarzyszącymi wyprawie „Zeke”. Ze wszystkich okrętów osłony, jak również i z lotniskowców otwarto gwałtowny i celny ogień.

Japończycy nadlatywali od strony słońca. O 11.18 w wodę plusnęły torpedy i w tym samym momencie „Lexington”, on to bowiem stał się celem pierwszego ataku, począł zmieniać kurs, by uniknąć trafienia.

Kapitan Takahashi zdołał jeszcze dojrzeć dwa silne wybuchy po lewej burcie atakowanego okrętu. W kilka sekund później jego samolot został trafiony czterocalowym pociskiem i płonąc spadł do morza.

Kanno nie mając żadnych już szans powrotu postanowił zginąć śmiercią, jaka według niego przystała walczącemu rycerzowi boskiego Tenno. Skierował swój samolot prosto na „Lexingtona”, pragnąc roztrzaskać się na jego pokładzie.

Nie doszło jednak do samobójczej śmierci starszego sierżanta-pilota Kenzo Kanno. Pięcicalowy pocisk ame-

rykański był szybszy od bombowca torpedowego „Kate”. W ułamku sekundy ciężka maszyna została wśród błysku ognia rozerwana na strzępy.

Nalot japoński trwał dalej. Wkrótce po ataku torpedowym na „Lexingtona” nieprzyjaciół uderzył na drugi lotniskowiec, ale nie uzyskał żadnego trafienia. O 11.27 nurkowce zaatakowały ponownie „Yorktowna”, trafiając go jedną bombą. W pięć minut później inna grupa zrzuciła bomby na „Lexingtona”. Dwie z nich dosięgły lotniskowiec i wznieciły na nim pożary.

Gdy niedobitki japońskie wracały z pola walki, zostawiając zniszczonych 29 swych samolotów, odlatujący piloci mogli poszczycić się, że zostawiali za sobą dwa płonące lotniskowce amerykańskie. Nad każdym z nich unosiła się wysoka chmura dymu, a jeden — „Lexington” — przechylony był silnie na lewą burtę.

Były więc podstawy do zameldowania, że oba lotniskowce amerykańskie uległy zniszczeniu i dlatego wiceadmirał Takagi nie przejął się tak bardzo koniecznością odesłania „Shokaku” do portu, przypuszczał bowiem, że zarówno „Lexington”, jak i „Yorktown” leżą na dnie Morza Koralowego.

•

Gdy o godzinie 11.18 komandor Sherman dojrzał ślady 11 torped mknących ku „Lexingtonowi”, wydał natychmiast rozkaz gwałtownego zwrotu w prawo. Niestety, „Lady Lex” nie była łatwa do sterowania. O 11.20 silny wstrząs okrętu, a w chwilę później drugi dały znać komandorowi, że manewr nie był całkowicie skuteczny. Dwie torpedy trafiły lotniskowiec z lewej burty.

Z wyłożonym na burtę sterem „Lexington” w dalszym ciągu zataczał pętlę i kiedy ponownie znalazł się na swym poprzednim kursie, z wysokości 6000 metrów poczęły pikować nań nurkowce, by zrzucić swe bomby.

Dwie z nich były celne. Pierwsza eksplodowała w parku amunicyjnym koło pięciocalowego działła. Na szczęście, park był częściowo już opróżniony, wybuch jednak poczynił dość znaczne szkody w dziobowej części „Lexingtona”. Druga bomba trafiła w komin, uszkadzając przy okazji syrenę, która zaczęła wyć przeraźliwie.

O 11.45 wielka bitwa na Morzu Koralowym była już skończona. Kontradmiral Fletcher czekał teraz na meldunki grup przeciwawaryjnych na uszkodzonych lotniskowcach. Na „Yorktownie”, gdzie wybuchł pożar, już po 15 minutach opanowano sytuację i w zasadzie okręt był zdolny do dalszej walki. Wkrótce potem z „Lexingtona” sygnalizowano optymistyczne wieści.

Kontradmiral Frank Jack Fletcher podsumował wynik trwającej od kilku dni bitwy. Wypadł on dość pomyślnie dla Amerykanów. Na swym koncie mieli zatopiony 1 niszczyciel i parę mniejszych jednostek w Tulagi oraz 1 lekki lotniskowiec „Shoho”. Uszkodzony był też drugi ciężki lotniskowiec „Shokaku”. Do tego dochodziła pokaźna liczba samolotów. Straty, jakie sami ponieśli, to zbiornikowiec „Neosho”, niszczyciel „Sims” i dwa uszkodzone lotniskowce — na szczęście niezbyt groźnie.

Odpowiednia szyfrowana depesza pomknęła do Głównej Kwatery głosząc zwycięstwo.

Fletcher zapomniał jednak, że bitwa morska kończy się dopiero wtedy, gdy wszystkie okręty znajdują się z powrotem w porcie i że za wcześniej było jeszcze na podsumowanie wyników.

## OSTATNIE CHWILE „LEXINGTONA”

Koniec ataku Japończyków zastał „Lexingtona” przechylonego o 7° na lewą burtę, z uszkodzonymi trzema kotłowniami, nieczynną platformą do podnoszenia i opuszczania samolotów oraz trzema pożarami wewnątrz kadłuba.

ba. Na szczęście jednak pokład główny był nie uszkodzony, a pożary nie dochodziły do komór amunicyjnych, umieszczonych po prawej burcie okrętu.

Komandor podporucznik H. R. Healy, dowódca grupy przeciwwawaryjnej, ruszył natychmiast do usuwania uszkodzeń. Jedna grupa gasiła szalejące pożary, inna starała się przywrócić okrętowi normalne położenie. Systemy rurociągów i pompy okazały się na szczęście nie uszkodzone, więc lotniskowiec został wyprostowany. Po godzinie można już było wznowić normalne loty.

O godzinie 12.40 Healy połączył się z dowódcą, komandorem Shermanem, zwanym przez kolegów „Tedem”.

— Hallo, tu „Pop” Healy! Ted, słuchaj uważnie. Udało nam się już z grubsza usunąć zniszczenia, opanowaliśmy pożary i postawiłem ci okręt na równą stopkę, ale jeżeli reflektujesz jeszcze na jakieś torpedy, to proszę cię, przyjmij je tym razem raczej z prawej burty.

— O.K. Pop! — Trzymajcie się tak dalej — komandor Sherman wiedział, że Healy’emu można ufać.

Tym razem jednak Healy omylił się. W kilka zaledwie minut po jego optymistycznym meldunku okrętem wstrząsnęła silna wewnętrzna eksplozja. To wybuchły opary benzyny zapalone iskrą pracującej prądnicy. Przytłumione już pożary wybuchły na nowo z wielką siłą. Płomienie ogarnęły centralę przeciwwawaryjną — newralgiczny ośrodek walki z uszkodzeniami. Zginął na posterunku dzielny i energiczny komandor podporucznik Healy. Z dalszych pokładów poczęły wydostawać się na górę kłęby ciemnego dymu.

Mimo to Sherman jeszcze nie tracił nadziei na uratowanie okrętu. Odbywały się normalne lądowania powracających znad „Shokaku” samolotów. Okręt miał jeszcze szybkość 25 węzłów i tylko milknące jeden po drugim ogniwa wewnętrznej komunikacji uzmysławiały oficerom na pomoście bojowym „Lexingtona”, że dzieło zniszczenia okrętu postępuje w dalszym ciągu.



*Załoga „Lexingtona” opuszcza okręt*

O 14.45 druga silna eksplozja wstrząsnęła okrętem. Zniszczyła ona system wentylacji w maszynowni i kotłowniach. Kontradmiral Fitch zażądał przejęcia części samolotów przez „Yorktowna”.

Po godzinie 15.00 do burty płonącego coraz gwałtowniej lotniskowca podszedł niszczyciel „Morris”, aby pomóc w akcji gaszenia pożaru.

Niestety, nie udało się już opanować szalejących płomieni.

O 16.30 rozpoczęto ewakuację rannych, a o 17.07 kontradmiral Fitch wydał rozkaz opuszczenia okrętu przez załogę. Na szczęście woda była ciepła i spokojna, a niszczyciele „Morris”, „Anderson” i „Hammann” w idealnym porządku przeprowadziły akcję ewakuacyjną.

O godzinie 20.00 kontradmiral Fletcher rozkazał niszczycielowi „Phelps” zadać torpedą „coup de grace” — cios łaski.

Po trafieniu w lewą burtę lotniskowiec pochylił się gwałtownie. Z wnętrza okrętu buchnął olbrzymi słup ognia i gęstego, ciemnego dymu. W kilkanaście minut

później „Lexington” na zawsze znikł w głębinach Morza Koralowego pociągając za sobą zwłoki 216 członków jego załogi, którzy zginęli bądź w czasie ataku, bądź też w czasie akcji gaszenia pożarów, oraz 36 samolotów, które zostały albo zablokowane w hangarach pod głównym pokładem, albo nie mogły o własnych siłach opuścić lotniskowca w czasie jego ewakuacji.

Uratowano ogółem 2735 ludzi i 19 samolotów przetransportowanych na „Yorktowna”.

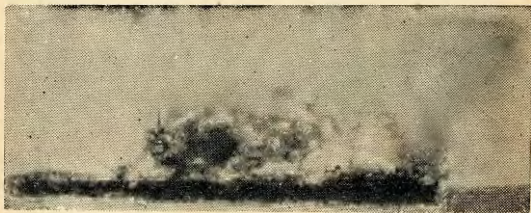
Teraz dopiero nastąpił prawdziwy koniec pierwszej w historii wojen morskich bitwy, w której okręty nawodne obu stron nie wymieniły między sobą ani jednego strzału, nie widziały się w ogóle nawzajem, a walkę i to bardzo zaciętą, prowadziły jedynie samoloty z lotniskowców obu nieprzyjacielskich zespołów.

Obiektywnie jednak trzeba przyznać, że mimo błędów popełnionych przez obie walczące strony, polegających głównie na pochopnym rzucaniu dużych sił do ataku bez uprzedniego dokładnego rozpoznania lotniczego — samoloty japońskie wykonywały swe naloty sprawniej, Amerykanie natomiast rozdrabniali swe siły na małe grupki, nie wykorzystując przewagi zmasowanego, skoordynowanego i przeprowadzonego równocześnie z kilku kierunków ataku.

Na ich usprawiedliwienie można dodać, że lotnicy amerykańscy nie mieli dostatecznej wprawy w tego rodzaju operacjach oraz że akcja przeprowadzona w początkach maja 1942 roku przez zespół kontradmirała Fletchera była pierwszą amerykańską operacją kontrofensywną. Niemniej jednak, choć zasadniczy cel działań amerykańskich został osiągnięty i desant na Port Moresby nigdy nie został przez Japończyków wysadzony, sam przebieg nalotów na lotniskowce świadczył o przewadze japońskiej w tym okresie wojny, przynajmniej w technice atakowania.

Znalazło to zresztą swój wyraz w wynikach osiągnię-

tych przez zespoły lotnicze obu walczących stron. Ostatecznie z czterech dużych lotniskowców — dwóch amerykańskich i dwóch japońskich — atakowanych równie zajadle przez samoloty, na dno poszedł jedynie lotniskowiec amerykański — „Lexington”.



*Ostatnie chwile „Lexingtona” (8. V. 1942)*

I dopiero teraz — wbrew uprzednim optymistycznym raportom Fletchera — można było przystąpić do przeprowadzania bilansu strat i zysków jednego z wielu epizodów długiej i krwawej wojny, epizodu znanego w historii pod nazwą BITWY NA MORZU KORALOWYM.

### Źródła

1. Jerzy Lipiński: „Druga wojna światowa na morzu”, Gdynia 1962.
2. Samuel Eliot Morison: „Coral Sea, Midway and submarine actions. May 1942 — August 1942”. Volume IV of „History of United States Naval Operations in World War II”. Boston 1959.
3. Masatake Okumiya, Jiro Horikoshi: „Zero”, New York 1957.





Amerykański myśliwiec  
„Wildcats”

BIBLIOTEKA  
Centralnego  
Muzeum  
Morskiego  
w Gdańsku

I 2701

