

P. WILLIAM

ZAGŁADA PEARL HARBOR

P. WILLIAM

ZAGŁADA PEARL HARBOR

WMON 1958 Warszawa

PIĘĆ MINUT PRZED BURZĄ

Radio umilkło gwałtownie. Siedzący przy stole młody mężczyzna w mundurze oficera lotnictwa nerwowym ruchem ręki przekreślił gałkę wzmacniacza.

Był 2 grudnia 1941 roku, godzina 7.55. Porucznik lotnictwa wojskowego armii Stanów Zjednoczonych Ted Hilton z niecierpliwością oczekiwał codziennego porannego komunikatu. Co przyniesie on dzisiaj? Od treści zawartej w słowach spikera zależało wiele w jego życiu. Jeszcze pięć minut. Wypełniały je jak zwykle radiowe reklamy.

Porucznik Hilton wyjrzał przez otwarte okno. Na betonowych pasach startowych lotniska stało w równym szeregu kilkadziesiąt najnowszych ciężkich bombowców B-17, nazywanych popularnie "latającymi fortecami". Przy samolotach pracowali mechanicy. Co chwila rozlegał się ogłuszający warkot zapuszczanych silników.

Porucznik Hilton zamknął okno. Brakowało jeszcze trzech minut do momentu nadania komunikatu o przebiegu rokowań amerykańsko-japońskich, toczących się już od wielu dni w Waszyngtonie pomiędzy sekretarzem stanu Hullem a ambasadorami Nomura i Kurusu. Można było do tego czasu szybko przebiec myślą wypadki ostatnich dni.

Jeszcze przedwczoraj byli razem z Janet w swym przytulnym nowym domku na przedmieściu Seattle.

Wieczorem jak zwykle czytali wspólnie "Seattle Evening Post" śmiejąc się z karykatur wystraszonych,

3

ściśniętych szczypcami blokady amerykańskiej Japończyków, potem Janet pochylona nad kalendarzem długo wyszukiwała imiona dla dziecka, którego się spodziewali. Następnego dnia rano obudził go szarpący, uparty dźwięk telefonu. Dyżurny oficer zawiadomił, że o 9 rano u dowódcy odbędzie się odprawa oficerów dywizjonu. Przypomniały mu się na chwilę przestraszone oczy Janet. Czyżby już wówczas miała przeczucie?

Odprawa była krótka. Dowódca dywizjonu zawiadomił ich, że na skutek pogarszających się stosunków amerykańsko-japońskich dywizjon zostaje przerzucony na Filipiny. Jeszcze dziś eskadry przelecą do bazy marynarki wojennej w Barerton. W dniu 6 grudnia odlot na Hawaje, skąd po uzupełnieniu paliwa nastąpi dalszy przelot na Filipiny.

Wyszedł ze sztabu klnąc cały świat, a w szczególności dowództwo lotnictwa. "Bezsensowna bzdura - myślał jeszcze w kilka godzin później, idąc do samolotu. - Przecież Japończycy nigdy nie odważą się zaatakować Stanów Zjednoczonych."

Tak jak porucznik Ted Hilton myślała tego dnia większość Amerykanów.

Miarowe uderzenia gongu oznajmiły godzinę ósmą. Po prognozach pogody znajomy głos spikera rozpoczął: "Podczas wczorajszej wieczorowej konferencji z delegacją japońską..."

Dziś komunikat różnił się zasadniczo od wielu poprzednich. Wynikało z niego, że na ostatnim posiedzeniu delegatom udało się przynajmniej częściowo wyjść z impasu. Ambasadorowie Nomura i Kurusu zawiadomili, że ostatnia nota sekretarza stanu Hulla z dnia 26 listopada jest studiowana z zainteresowaniem przez rząd generała Tojo. Obecnie oczekują instrukcji i sądzą, że w najbliższych dniach będą mogli udzielić odpowiedzi, która zadowoli tak naród amerykański, jak i japoński.

4

Porucznik Hilton wyłączył radio. "I po co był ten bzdurny alarm? - pomyślał. - Przydałoby się, żeby ktoś zapłacił za" benzynę, którą wypaliliśmy lecąc bez potrzeby z Seattle do Barerton."

Spokojnym ruchem zapalił papierosa, wypuszczając przed siebie duże, niebieskie kłęby pachnącego dymu. W myślach był już z powrotem w Seattle, w domu, przy Janet...

W położonym na przeciwległym krańcu Stanów Zjednoczonych Waszyngtonie, w jednostce noszącej kryptonim OP-20-GY, tego samego dnia o godzinie 8 objął służbę porucznik marynarki James O'Neilly.

Od samego rana był w świetnym humorze. Dzień zapowiadał się doskonale. O szóstej spotka się znów z Evelyn. Przez chwilę zastanawiał się, jaką by tu jej sprawić przyjemność. Wczoraj była taka miła.

Wieczorem siedzieli blisko przytuleni do siebie w samochodzie, a na wielkim ekranie wyłaniającym się z otaczającej ich nocy toczyła się wojna. Oglądali najnowszą kronikę filmową.

Szalały pożary w śródmieściu Londynu, czołgi nacierały w piaskach Zachodniej Pustyni, huczały działa okrętów odpierających ataki nurkujących samolotów. "Stara, wiecznie skłócona Europa" - powiedział James do Evelyn...

Jakby na potwierdzenie jego słów na ekranie wyrosły sylwetki potężnych okrętów idących w szyku torowym po oceanie. W oddali widać było smukłe palmy wybrzeży Oahu, żółty horyzont szerokiej plaży. Pearl Harbor strzegł bezpieczeństwa i pokoju Ameryki...

Porucznik O'Neilly został przed dwoma miesiącami o przeniesiony z krążownika "Brooklyn", gdzie pełnił służbę szefa łączności radiowej, do jednostki OP-20-GY, będącej specjalną komórką kontrwywiadu Urzędu Łączności Morskiej Departamentu Marynarki USA.

Trudno mu było z początku przyzwyczać się do pozornie beczynnego życia w Waszyngtonie.

Z regularnością zegarka powtarzająca się służba: 6 godzin nocnych -- 6 godzin dziennych, co drugą dobę. Inaczej, romantyczniej wyobrażał sobie pracę oficera kontrwywiadu. Tymczasem wszystko ograniczało się do nieustannego prowadzenia nasłuchu stacji o sygnale wywoławczym XPAC. I do tego tyle środków ostrożności! Wydawało ,mu się nawet nieraz, że gdy idzie wieczorem na spotkanie z Evelyn, często towarzyszy mu jakiś człowiek-cień. Dziś od rana w eterze była cisza. Stacja XPAC milczała. Dopiero o godzinie 10.12 porucznik O'Neilly usłyszał w słuchawkach charakterystyczny sygnał wywoławczy. Natychmiast włączył automatyczne urządzenie notujące. Na długiej rolce białego papieru szybko zaczęły narastać kreski i kropki niezrozumiałego, obcego szyfru, który już tyle razy pragnął odgadnąć. W dwadzieścia minut później, w tym samym budynku, komandor-porucznik Canton z komórki OP-20-GZ włączył niezwykłą aparaturę, która wyglądała na połączenie dużej maszyny do liczenia i pisania z radiostacją.

Przesuwając powoli w palcach lewej ręki białą taśmę papieru, zapisaną znakami alfabetu Morse'a, komandor Canton prawą ręką rozpoczął wystukiwać kluczem te same znaki. Jednocześnie, czerwono za jarzyły się w maszynie lampy elektronowe. Równocześnie rozpoczęły miarowo uderzać czcionki wielkiej klawiatury. Na nawijającej się taśmie jedna po drugiej układały się pałeczki i kreski japońskiego alfabetu...

Ścisłe tajny japoński system łączności został rozszyfrowany przez kontrwywiad amerykański jeszcze w końcu 1940 roku.

9

Od tej chwili nie było depeš dyplomatycznych przesyłanych z Tokio do ambasady japońskiej w Waszyngtonie lub wymienianych pomiędzy poszczególnymi placówkami japońskimi, których treść nie byłaby znana dowództwu sił zbrojnych i rządowi Stanów Zjednoczonych.

Rozszyfrowany został nawet specjalnie skomplikowany "Purpurowy kod", służący do przekazywania najtajniejszych wiadomości i poleceń.

"Purpurowy kod" różnił się tym od innych szyfrów, że do kodowania i odkodowywania konieczne było użycie specjalnej maszyny. Naukowcom amerykańskim udało się nie tylko odkryć tajemnicę kodu i ustalić, że jest on maszynowo nadawany i odczytywany. Odtworzono również konstrukcję samej maszyny. Wkrótce Stany Zjednoczone posiadały 6 maszyn pozwalających na natychmiastowe odczytywanie depech nadawanych za pomocą "Purpurowego kodu".

Nie pomogło Japończykom również dokonywanie co 24 godziny zmiany klucza szyfru.

"Purpurowy kod" odczytywany był również szybko przez ambasady japońskie, jak przez komórki... kontrwywiadu armii i floty USA.

Kontrwywiad amerykański przechwytywał regularnie podawane drogą radiową tablice kluczy na dany okres czasu. Równocześnie inżynierowie i specjaliści w dziedzinie szyfrów stwierdzili, że kluczem zmieniającym znaczenie cyfr jest odpowiednie ustawienie mechanizmów maszyny.

Od tego momentu oficerowie kontrwywiadu USA nastawiali mechanizm maszyny "Purpurowego kodu" tego samego dnia i o tej samej godzinie, co urzędnicy szyfrowi w ambasadach i poselstwach japońskich rozrzuconych na obu półkulach świata.

O rozdziale zbudowanych maszyn zdecydował osobiście prezydent Roosevelt. Po dwie maszyny otrzymały

Departament Wojny i Departament Marynarki, jedną, którą ukryto w pieczarze na skalistej wysepce Corregidor, gen. Mac Arthur na Filipinach. Szóstą i ostatnią maszynę przekazano na początku 1941 roku Wielkiej Brytanii.

Dla uniknięcia niepotrzebnego dublowania wysiłków prowadzenie nasłuchu i odszyfrowywanie depech nadawanych przez Japończyków za pomocą "Purpurowego kodu" rozdzielone było równomiernie pomiędzy komórki kontrwywiadu Departamentu Wojny i Departamentu Marynarki.

Każdej doby, która rozpoczynała się od dnia parzystego, prowadził nasłuch, dokonywał odszyfrowania i doręczenia depech odbiorcom kontrwywiad Departamentu Wojny; każdego dnia nieparzystego pracował Departament Marynarki.

Dziś był dzień nieparzysty.

Komandor-porucznik Canton powoli zdjął rękę z przycisku klucza Morse'a i wyłączył maszynę. Umilkł terkot klawiatury, zgasły ogniki lamp radiowych. Przed nim na biurku leżał duży zwój białej papierowej taśmy zapisany filigranowymi literkami japońskiego alfabetu. Komandor Canton przetarł oczy. Czuł się dzisiaj bardzo zmęczony. Ani jemu, ani Ito, jego pięknej żonie, nie służył mokry i zimny tegoroczny grudzień. Widocznie zbyt długo mieszkali w słonecznym Tokio.

Przez 12 lat, początkowo jako pomocnik attache morskiego, a później jako oficer do specjalnych zleceń, Canton pełnił służbę w stolicy Japonii. Przez szereg lat bacznie obserwował rosnącą potęgę kraju Wschodzącego Słońca na morzu. Tam też poznał i pokochał małą Japonkę Ito.

Dziś są już trzy lata po ślubie, a od dwóch lat mieszkają w Waszyngtonie, gdzie Canton jako podwładny swego starego znajomego z Dalekiego Wschodu, komandora-porucznika Kramera, pracuje w komórce tłumaczeń

3,

Szyfrów Urzędu Łączności Morskiej Departamentu Marynarki.

Komandor Canton również słuchał dzisiaj o godzinie 8 radiowego komunikatu o stanie rokowań amerykańsko-japońskich. Obydwoje z Ito ucieszyli się z zapewnień ambasadorów Nomury i Kurusu o pozytywnym przyjęciu noty sekretarza Hull'a przez rząd Tojo. Gdy

wychodził na służbę, Ito przytuliła się do niego w hallu szepcząc mu do ucha: "Widzisz, nie będzie wojny i na twój urlop polecimy do Honolulu. Tak lubię plażę Waikiki".

Na ściennym zegarze powoli wybiła godzina 11. Komandor-porucznik Canton, daleki w tej chwili myślami, prawie automatycznie przystąpił do tłumaczenia hieroglifów na język angielski. Z każdym przetłumaczonym wyrazem jego twarz posępniała coraz bardziej.

Po- napisaniu ostatniego zdania odczytał cały tekst depeszy. Brzmiał on tak:

- Tokio (Tojo). Do Ambasady, Waszyngton, Grudzień 2, 1941, nr 867:

1. Spośród kodów telegraficznych używanych w waszym urzędzie pozostawcie tylko obecnie używamy maszynowy oraz po jednej kopii kodu "O" (Oite) i kodu skrótów (L). Wszystkie pozostałe kody znajdujące się w waszym posiadaniu natychmiast spalcie.
2. Zaprzestańcie używania jednej maszyny kodowej i zniszczcie ją całkowicie.
3. Gdy wykonacie obydwie powyższe polecenia, zadeszujecie do mnie słowo "Haruna".
4. W ten sam sposób postąpcie ze wszystkimi poprzednimi depeszami, z tymi, które obecnie wychodzą bądź będą wychodzić i przychodzić, oraz wszystkimi tajnymi dokumentami.
5. Spalcie również kody, które przywiózł wam oficer szyfrowy Kosaka... Konieczność utrzymywania łączności z Mexico, o której donosiłem w mojej depeszy nr 860, już nie istnieje.

Poniżej leżał odpis okólnika ministra spraw zagranicznych Japonii nr 2447. Nakazywał on zaprzestać natychmiast używania "Purpurowego kodu" placówkom w Londynie, Hongkongu, Singapore i Manili. Polecał także spalenie wszystkich szyfrów z wyjątkiem "O" (Oite) i "L" placówkom w Manili, Kanadzie, Panamie, na wyspach Kubie, Timor, Sinora, Chienmal, we wszystkich posiadłościach brytyjskich oraz na terytoriach Indii Holenderskich.

"A zatem wojna" - błyskawicą przemknęło przez mózg komandora Cantona. Jako doświadczony wojskowy i długoletni pracownik służby dyplomatycznej wiedział, że tego rodzaju polecenia mogą oznaczać tylko ostatnie przygotowania. „Wojna ze Stanami Zjednoczonymi, Anglią i Holandią na Pacyfiku!” Świadczył o tym dobór obszaru, na którym polecono zniszczyć szyfry i tajne dokumenty.

Canton drżącymi ze zdenerwowania rękami włożył trzynaście odręcznie wykonanych odpisów do specjalnych teczek. Klucz od nich posiadali tylko on i odbiorcy depesz - najwyżsi dostojnicy państwowi oraz dowódcy armii i floty USA.

W tej chwili nerwy na moment odmówiły mu posłuszeństwa. Usiadł w głębokim fotelu i przymknął oczy. Pod zamkniętymi powiekami przez ułamki sekund dojrzał zasnute ogniem i dymem wybrzeże Oahu i opustoszałą, uroczą plażę Waikiki, na której Ito chciała spędzić togoroczny urlop.

MILCZĄCA FLOTA

W chwili gdy porucznik lotnictwa armii Stanów Zjednoczonych Ted Hilton w dniu 2 grudnia wyłączył radio po wysłuchaniu porannego komunikatu, komandor Gishiro Minra, oficer nawigacyjny lotniskowca "Akagi", ukończył nanoszenie namiarów na mapę.

Było kilkanaście minut po północy czasu hawajskiego, którym zespół japoński posługiwał się już od szeregu dni.

Komandor Minra spieszył się. Pozostało mu zaledwie kilka godzin. Musiał jeszcze określić położenie geograficzne, przekazać je innym okrętom zespołu, ustalić kursy i szybkość dla poszczególnych jednostek.

Przy tej pogodzie nie było to łatwym zadaniem.

Na północnym Pacyfiku już od kilku dni trwał sztorm. Burzliwe morze i gęsta mgła utrudniały obserwację gwiazd. Okręty przedzierając się przez wielopiętrowe fale łamały nieustannie nakazany szyk.

W normalnych warunkach komandor Minra miał do pomocy radio i sygnalizację świetlną. Niewątpliwie nie zdarzyłoby się wówczas to, że niesforny niszczyciel "Kasumi" oderwał się od zespołu, tak że na poszukiwanie go kontradmirał Omori, dowódca sił osłony, musiał skierować najszybszy w całej flocie niszczyciel "Tanikaze".

Tym razem wobec bezwzględności "milczenia radiowego", które obowiązywało rygorystycznie cały zespół, komandor Minra mógł się posłużyć tylko sygnalistami. Rano przekażą oni - jeden drugiemu - na poszczególne okręty wyniki jego pracy. Od tego momentu zespół będzie miał wyznaczone kursy i szybkość do następnego poranka.

Jeżeli komandorowi Minra przeszkadzał w pracy brak możliwości posłużenia się radiem, to na pancerniku "Hiei" komandor Kazugoshi Kochi, szef łączności całego zespołu, nie mógł już od dłuższego czasu spać z obawy, aby przez przypadek żaden sygnał radiowy nie przedostał się do eteru i nie zdradził floty ukrytej w ciemnościach nocy i gęstej mgły.

Jeszcze przed wieloma dniami wymontował on ze swego nadajnika o największym w całej flocie zasięgu główny kondensator i włożył go do drewnianej skrzyneczki. Teraz posługuje się nią jako poduszką w tych rzadkich godzinach, kiedy usiłuje zasnąć.

Nie może znaleźć snu także admirał Kusaka. Siedzi w głębokim trzcinowym fotelu na pomoście bojowym lotniskowca "Akagi" wpatrzony w głęboki mrok nocy. Wie, że wokół znajdują się pozostałe lotniskowce zespołu, pancerniki, krążowniki i niszczyciele - jądro potęgi japońskiej floty. W tej chwili nic jednak nie zdradza ich obecności. Wśród głuchej ciemności słychać tylko potężny głos przewalających się fal. Lepka mgła powoduje, że admirał Kusaka ma całą twarz mokrą, jakby od wielu godzin przebywał na ulewnym deszczu. Admirał Kusaka siedzi bez ruchu już kilka godzin. Grube futro i nieprzemakalny płaszcz z kapturem chronią go od chłodu niesionego przez wiatr północny. Z daleka przypomina zatopionego w modlitwie mnicha.

Komandor Kanijiro Ono, oficer wywiadu sztabu wiceadmirała Chuichi Nagumo, dowodzącego potężnym zespołem japońskich okrętów wojennych płynących tej nocy ku wschodowi, siedzi nadal pochylony nad skrzynką odbiornika radiowego. Słucha uważnie audycji radiowej. Już od szeregu dni jest on najuważniejszym słuchaczem programu nadawanego przez odległą stację w Honolulu

12

na wyspie Oahu, na której leży również Pearl Harbor, baza amerykańskiej Floty Pacyfiku. Komandor Ono zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że gdyby Amerykanie czuli się zagrożeni, uwidoczniliby się to jakoś w programie radiowym.

Nic jednak tego nie zwiastuje. Od szeregu dni w normalnym programie Honolulu nie ma żadnych zmian. I teraz słychać jedynie dźwięk leniwej, lecz pięknej, hawajskiej melodii. Okręty zespołu japońskiego płyną tak już przez wiele dni i nocy...

Przygotowania do obecnego rejsu rozpoczęto przed jedenastoma miesiącami. W styczniu 1941 roku admirał Isoroku Yamamoto, dowódca połączonej floty japońskiej, polecił kontradmirałowi Takijiro Onishi, szefowi sztabu 1 floty powietrznej, przestudiowanie możliwości dokonania niespodziewanego ataku lotniczego na flotę amerykańską w bazie w Pearl Harbor i opracowanie ramowego planu operacji.

W okresie tym w marynarce japońskiej istniały dwie zasadnicze koncepcje strategiczne. Wyrazicielem pierwszej był admirał Nagano, szef sztabu generalnego japońskiej marynarki wojennej. Sugerował on akcję w kierunku południowym, przeciwko Indiom Holenderskim, w celu opanowania terenów naftowych mających olbrzymie znaczenie dla działalności marynarki japońskiej. Akcja powinna być wykonana przez zaskoczenie, zanim amerykańska Flota Pacyfiku stacjonująca w Pearl Harbor byłaby w stanie przeszkodzić inwazji.

Drugim był projekt admirała Yamamoto. Utrzymywał on, że nie należy uderzać na południe, zanim nie zniszczy się amerykańskiej Floty Pacyfiku. Yamamoto obawiał się ingerencji

amerykańskich sił morskich w trakcie działań Japończyków, dlatego był on zwolennikiem wykonania niespodziewanego ataku lotnicze-

13

go na flotę amerykańską, który powinien rozpocząć się równolegle z inwazją na południu. W ten sposób powstał plan gigantycznej operacji, mającej ogarnąć olbrzymie przestrzenie oceanów od Wysp Hawajskich do Półwyspu Malajskiego i brzegów Australii.

Konradmirał Onishi zlecił wykonanie szczegółowego planu ataku na Pearl Harbor drobnemu, szczupłemu, o nieśmiałym wyglądzie komandorowi Monoru Genda, uznanemu w marynarce wojennej za najlepszego specjalistę w zakresie połączonych operacji lotniczo-morskich.

13 września plan był gotów.

Mimo wątpliwości admirała Nagano i sprzeciwów wiceadmirała Nagumo, dowódcy floty powietrznej, która miała dokonać ataku, obawiających się nadmiernego ich zdaniem ryzyka oraz trudności lotniskowców w operowaniu na wzburzonym, grudniowym Pacyfiku, plan został zatwierdzony.

Potem rozpoczęły się przygotowania.

W ścisłej tajemnicy przystąpiono do kolejnego obsadzania kluczowych stanowisk oraz specjalnego szkolenia załóg.

I tak, wybitnie uzdolniony, młody komandor Mitsuo Fuchicja powrócił niespodzianie dla siebie na lotniskowiec "Akagi", który opuścił przed 12 miesiącami. Niemniej zaskoczyło go mianowanie na dowódcę połączonych grup lotniczych floty powietrznej.

Porucznik Iwasa i podporucznik Kazuo Sakamaki nie mogli opanować radości z powierzenia im dowództwa miniaturowych dwuosobowych łodzi podwodnych.

Specjalne zadanie otrzymał 33-letni Suguru Suzuki, najmłodszy komandor-porucznik we flocie japońskiej. W końcu października polecono mu zaokrętować się na liniowiec pasażerski "Tatyō Maru" idący do Honolulu. Po wyjściu z portu statek skierował się daleko na północ, a po wielodniowym rejsie ostro skręcił na połud-

14

nie w kierunku Wysp Hawajskich, idąc dokładnie trasą wyznaczoną dla floty, która miała przeprowadzić atak. Podczas tej niecodziennej podróży statku komandor Suzuki dokonywał pomiarów siły wiatru, ciśnienia atmosferycznego i kołysania spowodowanego przez ocean, niespokojny bardzo o tej porze roku.

Przed odплыnięciem Suzuki musiał nauczyć się na pamięć szeregu pytań, na które miał dać po powrocie odpowiedź. Oto niektóre: Czy na tym obszarze mogą działać bez względu na warunki atmosferyczne i czy działają amerykańskie samoloty rozpoznawcze? Czy ruch statków wzdłuż trasy jest duży? Czy spotkać można okręty wojenne?

W bezpośredniej bliskości wybrzeży Oahu na morzu zapanowało ożywienie. Pojawiły się statki handlowe i liniowce pasażerskie idące na Filipiny, do portów Chin, Indii Holenderskich, Malajów i Australii. W powietrzu często rozlegał się warkot wodnopłatowców patrolujących przybrzeżne wody.

Pewnego razu dostrzegł Suzuki sylwetkę lotniskowca „Enterprise” kierującego się w otoczeniu niszczycieli ku północnemu zachodowi.

W Honolulu komandor Suzuki zdobył od rozmaitych ludzi odwiedzających statek japoński cenną wiadomość: flota amerykańska nie kotwiczy już, jak uprzednio, na redzie Lahaina, lecz w porcie bazy Pearl Harbor.

Stwierdził również, że admirał Kimmel z niezmienną przez sytuację polityczną konsekwencją przestrzega nadal zwyczaju "weekendu". Zgodnie z nim w sobotę po południu wszystkie okręty wojenne powracają do portu z prowadzonego w ciągu tygodnia szkolenia na morzu. Grupuje się wówczas aż do poniedziałku rano ponad sto różnych jednostek.

Podczas pobytu na lądzie Suzuki odwiedził pewnego niedzielnego poranka małe cywilne lotnisko, położone w pobliżu lotniska wojskowego Hickham Field.

Jakiś przedsiębiorczy Amerykanin wynajmował tam małe awionetki wszystkim, którzy chcieli podziwiać z powietrza piękną panoramę przybrzeżnych gór, plaży i... portu w Pearl Harbor.

Z wycieczki tej Suzuki przyniósł na statek kilka amatorskich zdjęć. Widać na nich było nie tylko plażę i wygasłe wulkany Oahu...

Następne dwa dni komandor Suzuki spędził jak prawdziwy turysta. Leniwie wygrzewał się na rozległej plaży pomiędzy Honolulu i Pearl Harbor w towarzystwie kilku znajomych rodaków z japońskiej dzielnicy miasta. Często zmieniał przy tym miejsce plażowania, zbliżając się za każdym razem coraz bardziej do Pearl Harbor.

Jedynie bardzo uważny obserwator mógłby przy tym dostrzec maleńkie mapki, na których Suzuki i jego towarzysze nanosili co pewien czas charakterystyczne dozory.

Wieczorem, w zacisznej kabinie "Tatyo Maru", komandor Suzuki uczył swych porannych znajomych posługiwania się aparatami do sygnalizacji świetlnej.

W dniach tych nie byli bezczynni również piloci 1 floty powietrznej. Porucznik Itagawe Noijama codziennie rano startował wraz ze swą eskadrą samolotów torpedowych z pokładu lotniskowca "Kaga", zakotwiczonego w kanale Bungo w pobliżu bazy morskiej Saeki.

Ćwiczone wyrzucanie torped z niskiej wysokości. Wkrótce lotnicy doszli do takiej wprawy, że podwoziami samolotów dotykali niemal piany na czubkach fal. Podobne ćwiczenia przeprowadzały również pozostałe załogi samolotów 1 floty powietrznej.

21 października 1941 roku komandor Suzuki powrócił do Tokio.

W 17 dni później, 7 listopada, admirał Yamamoto ustalił datę ataku na 7 grudnia czasu hawajskiego. W dokumentach dowództwa floty japońskiej dzień ten oznaczano do tej chwili kryptonimem "Dzień Y".

1 grudnia wypadła w niedzielę. Admirał Yamamoto liczył, że ludzie w wieku admirała Kimmela niechętnie zmieniają swe zwyczaje. A zatem amerykańska Flota Pacyfiku powinna przebywać od soboty do poniedziałku w porcie...

Tego samego dnia admirał Yamamoto przekazał dowództwo nad zespołem mającym przeprowadzić atak wiceadmirałowi Chuichi Nagumo. Admirał Nagumo wydał swój pierwszy rozkaz operacyjny w dniu 10 listopada z pomostu flagowego okrętu zespołu - lotniskowca "Akagi", zakotwiczonego w bazie Saeki.

1 Wieczorem na pokładzie "Akagi" zebrali się oficerowie flagowi okrętów wyznaczonych do udziału w ataku. Oni jedni w całym zespole mieli już teraz poznać oczekujące ich zadania. Pierwszy wyruszył w długą i nieznaną drogę flagowy okręt zespołu, lotniskowiec "Akagi", wymknąwszy się skrycie późnym wieczorem 17 listopada z bazy w Saeki. Jeden po drugim wyszły za nim z portów Japonii pozostałe okręty zespołu. Na pełnym morzu sformowały się w szyk kierując dzioby na północ. Bosmani wydali marynarzom ubrania sztormowe. Na lufy dział założono nieprzemakalne pokrowce.

Po przygotowaniach tych oficerowie i marynarze domyślili się, że płyną na zimne, niegościnne wody Wysp Kurylskich. Przez cały czas trwało "milczenie radiowe" nakazane od momentu wypłynięcia.

Tymczasem w wielkiej morskiej bazie* Kure pozostałe okręty floty japońskiej utrzymywały żywą łączność radiową. Często rozlegały się z Kure sygnały wywoławcze okrętów, które płynęły ku Wyspom Kurylskim.

Operatorzy radiowi lotniskowców i pancerników pozostali na lądzie. Prowadzili teraz między sobą i z innymi okrętami ożywione rozmowy w eterze. Rytm nadawania, typowy dla każdego operatora tak jak jego

pismo, był zachowany. Oficer wywiadu ze sztabu amerykańskiej Floty Pacyfiku prowadzący z Pearl Harbor nasłuch radiostacji okrętów stacjonowanych w Kurę czuł się spokojny.

Lotniskowce przebywają przy brzegach Japonii...;

Maskowanie radiowe było tak dobre, że wprowadziło w błąd nawet admirała Kusakę, szefa sztabu admirała Nagumo. Wezwał on w drodze na Wyspy Kurylskie swego szefa łączności do raportu karnego za naruszenie "milczenia radiowego". Musiał jednak stwierdzić, że będąca przyczyną raportu depesza wyszła wcale nie z zespołu, ale... z bazy floty w Kurę.

Trzydzieści dwa okręty zespołu pojedynczo wpłynęły do zatoki Tankan na Etorofu, największej z Wysp Kurylskich. W kompletnej ciszy, nie zapalając świateł, zakotwiczyły w opustoszałym porcie. Poza trzema chatami rybackimi, budynkiem radiostacji i krótkim betonowym nadbrzeżem nie było tam nic więcej. Pola i pagórki w tyle za portem bieleły się śniegiem. Zatoka Tankan była wymarzoną miejscem dla ukrytego spotkania.

Admirał Nagumo przez cały czas pobytu w porcie z żelazną stanowczością przestrzegał zachowania tajemnicy. Wstrzymał marynarzom wszystkie wyjścia na ląd i nie pozwalał niczego wrzucać do morza. Gdy marynarz Shigehi Yokota z lotniskowca "Kagi" chciał wyrzucić do wody niepotrzebny przedmiot, otrzymał surowe upomnienie.

W zatoce Tankan oficer flagowy krążownika "Tonę" komandor Akishira, który od momentu wypłynięcia z Kurę prowadził pamiętnik, zapisał w nim 24 listopada:

„Zespół kończy już uzupełnienie paliwa i ostatnie przygotowania do wypłynięcia w daleki rejs. Nikt nie wie poza niewieloma wtajemniczonymi, dokąd płyniemy i jaki jest nasz cel. Tymczasem ziszczenie snu zbliża się. Wkrótce będziemy na morzu, skąd nie ma już odwrotu. Tam damy Amerykanom lekcję, której nie za-

18

pomną. Co pomyślą ludzie w kraju, gdy usłyszą radosną nowinę? Czyż nie będą zachwyceni? Widzę ich klaszczących w dłonie i krzyczących z radości”.

25 listopada Nagumo otrzymał rozkaz wypłynięcia na morze następnego dnia. Spędził wraz z całym zespołem jeszcze jedną bezsenność w zatoce Tankan. O 8 rano cała flota była już na morzu. W chwili gdy flagowy okręt "Akagi" wypływał z portu, przez mgłę przebijały się doń sygnały nadane z łodzi patrolowej: "Powodzenia w wykonaniu zadania”.

Na pełnym morzu okręty zespołu przyjęły szyk nakazany przez admirała Nagumo w rozkazie wydanym do floty w dniu 25 listopada...

Sześć lotniskowców płynęło odtąd w równoległych kolumnach, po trzy w każdej. Znajdowała się tu podstawa potęgi floty japońskiej: ciężkie lotniskowce "Akagi", "Kaga", "Shokaku" i "Zuikaku" oraz lekkie "Hiryu" i "Soryu". Na swych pokładach dźwigały 450 bojowych samolotów 1 floty powietrznej, które miały zadać decydujący cios amerykańskiej Flocie Pacyfiku.

W straży tylnej zespołu lotniskowców płynęły okręty wsparcia pancerniki "Hiei" i "Kirishima". Z lewej strony dwa niszczyciele, a z prawej trzy okręty podwodne ubezpieczały cenne ciężkie okręty. W odległości kilku mil morskich po obu bokach kolumny posuwały się szybkie krążowniki sił wsparcia - "Tonę" i "Chikuma”.

Pozostałe siedem torpedowców sił osłony pod dowództwem kontradmirała Onori na lekkim krążowniku "Abu-kuma" płynęły przed zespołem mając rozkaz wykrywania wszystkich okrętów, które by znalazły się na kursie floty japońskiej. Miały one bezwzględnie zatapiać każdy handlowy statek amerykański, angielski lub holenderski.

Statki neutralne nakazał admirał Nagumo obsadzać załogą przysową, która by zapobiegała ujawnieniu sił japońskich przez radio.

19

Dzień 28 listopada przeznaczony był na uzupełnienie paliwa ze zbiornikowców towarzyszących flocie. Nie było to łatwym zadaniem na burzliwym oceanie. Potężne fale

powodowały częste zrywanie grubych węży, przez które przepompowywano paliwo. Nieustannie groziło niebezpieczeństwo zderzenia okrętów ze zbiornikowcami. Flota japońska poniosła w dniu tym pierwsze straty w ludziach. W pewnej chwili, gdy wąż łączący jeden ze zbiornikowców z lotniskowcem "Zuikaku" obłuźnił się i zsunął wzdłuż pokładu, wielu marynarzy zbitych z nóg i poranionych potężnym uderzeniem spadło przez burtę do morza. Próby ratowania ich na skutek gęstej mgły i dużej fali nie dały rezultatu. Nie był to jeszcze koniec trudności, jakie Japończycy mieli z paliwem. Mimo obecności w zespole zbiornikowców na wszystkich okrętach znajdował się "żelazny" zapas materiałów pędnych. Aczkolwiek płynęli powoli starając się zaoszczędzić każdy kilogram paliwa, silniki okrętów o mocy tysięcy koni mechanicznych zużywały codziennie tony materiałów pędnych. Przy szczególnie silnym przechyle beczki z olejem ustawione na pokładzie lotniskowca "Hiryu" runęły w dół, rozlewając swą zawartość. Pokład okrętu zamienił się natychmiast w jedną olbrzymią ślizgawkę. Wielu marynarzy nie znajdując oparcia dla nóg spadło z kołyszących się, śliskich płyt stalowych do morza. Komandor Takahisa Amagi, aby uchronić się od upadku, nawiązał dookoła butów liny konopne. Mimo to powrócił do kabiny z nogami odartymi ze skóry. Następane tankowanie w dniu 30 listopada poszło zespołowi lepiej. Tym razem obyło się bez strat w ludziach. Podczas gdy marynarze pokonywali trudności z paliwem, lotnicy nie próżnowali również. Mechanicy dokony-

20

wali nieustannych przeglądów maszyn, piloci próbowali silniki. Musieli być w każdej chwili gotowi do startu. Gdy pozwalała na to pogoda, obsługi dział przeciwlotniczych przeprowadzały ćwiczenia. Okręty na rzadkie chwile wyłonione z mgły okrywały się dymami wystrzałów. Wszyscy przy tym starali się domyśleć celu wyprawy. Wtajemniczonych było niewielu. Admirał Yamamoto wydał przed wypłynięciem z baz japońskich rozkaz, który polecał flocie zawrócić w przypadku, gdyby została wykryta przed 6 grudnia. Powrócić mieli także wówczas, gdyby ambasadorom Nomurze i Kurusu udało się uzyskać od Stanów Zjednoczonych podczas rokowań w Waszyngtonie wolną rękę dla Japonii w Azji... Ale i wtedy świat nie powinien się dowiedzieć o tym, co zamierzano. W żadnym wypadku nie wolno było wykryć floty. Przedsięwzięto dlatego, wszystkie konieczne środki ostrożności. Marynarzom nie wolno było wyrzucać żadnych śmieci za burtę - mogły bowiem kiedyś dostarczyć niepożądanych dowodów. Równie skrzętnie składano na okrętach puste beczki po smarach i paliwie. W nocy okręty płynęły w całkowitym zaciemnieniu, a jako jedyny środek łączności i porozumienia pozostały flagi kodu. Sygnalistom drętwiały z wysiłku i zimna ręce. Flagi kodowe nieustannie darły się w strzępy na sztormowym wietrze. Rolę oczu okrętów spełniali marynarze na bocianich gniazdach. Zawieszeni wysoko w powietrzu, szczególnie silnie cierpieli od zimna, złej pogody, wichru i nagłych potężnych przechyłów. Chociaż skrócono im służbę, często zdarzały się wypadki krańcowego wyczerpania. Mimo środków ostrożności nie uniknięto wielu momentów niepewności i strachu. Jednego poranka niszczyciel "Kagero" płynący w straży przedniej przekazał wiadomość, że na kursie floty płynie jakoby radziecki sta-

21

tek handlowy idący z San Francisco do Władystoku. Admirał Nagumo zarządził natychmiast alarm bojowy na wszystkich okrętach. Tym razem jednak nie było przyczyn do obawy. Wiadomość okazała się nieprawdziwa.

1 wówczas, choć pełne grozy wyczekiwania trwało kilka godzin, admirał Nagumo nie pozwolił dla upewnienia się wystartować żadnemu samolotowi. Obawiał się, by przez to nie zdradzić obecności floty.

2 grudnia, w chwili gdy komandor Canton z Departamentu Marynarki w Waszyngtonie odczytał depezę To jo nadaną dla placówek dyplomatycznych za pomocą „Purpurowego kodu”, admirał Nagumo na „Akagi” otrzymał depezę nadaną z flagowego okrętu admirała Yamamoto stojącego na Morzu Japońskim. Czekał na nią od 26 listopada. Treść była krótka. - „Niitaka Yama Nobore” - „wspinajcie się na górę Niitaka”. W języku ustalonego przed wypłynięciem szyfru znaczyło to: „Kontynuujcie atak, 7 grudnia pozostaje „Dniem Y”. Z lotniskowca „Akagi” sygnaliści przekazali do innych okrętów rozkaz dowódcy zespołu: - „Przyjąć gotowość bojową numeru 2”. Równocześnie na wszystkich okrętach dowódcy zebrali załogi i poinformowali je o celu wyprawy.

Chwilę tę uczcili ludzie komandora Tanbo, nie opuszczając gorących i hałaśliwych przedziałów maszynowych „Akagi”, przez wypicie kieliszka sake za pomyślność wyprawy. W tym samym momencie marynarze i piloci na pokładach lotniskowców, pancerników, krążowników, niszczycieli, okrętów podwodnych i zbiornikowców zespołu japońskiego wzniesli burzliwy okrzyk „Banzai”, z którym od wieków ich przodkowie szli do ataku. Głosy ich szybko stłumiła szczególnie gęsta tego dnia mgła. Wkrótce nie było znów nic więcej słyhać, oprócz trzasku wielkich fal uderzających o burty okrętów.

22

OP-20-GY UPRZEDZA...

Komandor Mc Collum, szef wydziału dalekowschodniego w II oddziale Sztabu Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, wyszedł w dniu 2 grudnia wyjątkowo późno K domu. Prawie do rana opracowywał obszerne sprawozdanie dla admirała Starke stanowiące przegląd sytuacji, wykonany na podstawie materiałów zebranych w ostatnim okresie przez kontrwywiad. Po nocy spędzonej w zadymionym pokoju chciał teraz odpocząć na powietrzu. Odesłał sprzed domu służbowy samochód, a klucz od swego wysłużonego „Ford” oddał córce, która miała udać się po zakupy.

Była godzina 11.15, gdy Mc Collum przekraczał szeroki plac przed Kapitołem, kierując się w stronę budynków Pentagonu. Ruch w mieście był normalny. Mijali go ludzie z zadowolonymi twarzami, salutowali młodzi oficerowie marynarki, którzy przybyli na krótki urlop do Waszyngtonu ze swych okrętów stacjonujących na obu oceanach. Słońce, które po wielu dniach niepogody świeciło dzisiaj jasno, nadawało miastu prawie wiosenny wygląd. Zima w tym roku wyjątkowo oszczędzała stolicę Stanów Zjednoczonych.

Przed gmachem Departamentu Marynarki jak zawsze widać było sporo granatowych marynarskich mundurów. Komandor Mc Collum wszedł na pierwsze piętro, gdzie znajdował się jego gabinet. Już w drzwiach adiutant wręczył mu teczkę przekazaną przez komandora Cantona.

23

Mc Collum w tej chwili zdziwił się. Normalnie komórka OP-20-GZ dostarczała materiały zebrane z nasłuchu w ciągu dnia dopiero w godzinach wieczornych. Widocznie dzisiejsze poranne wiadomości miały szczególne znaczenie. Znał zbyt dobrze Cantona, jego chłodny spokój nabyty wśród Japończyków, aby mógł go posądzić o nerwowość. Małym, specjalnym kluczykiem otworzył teczkę. Rzeczywiście, nie zawierała ona jak zwykle licznych sprawozdań wymienianych codziennie przez Tokio z ambasadą japońską w Waszyngtonie. Znalazł w niej tylko jedną depezę - polecenie zniszczenia kodów, szyfrów i tajnych dokumentów - wydaną przez To jo japońskim placówkom dyplomatycznym, położonym w

rejonie Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego. Mc Collum przeczytał ją kilkakrotnie, jakby chcąc sprawdzić, czy się nie myli, tej depezy bowiem spodziewał się już od szeregu dni. Wcześniej czy później musiała nadejść. Tym razem jasne, wyraźne pismo Cantona nadawało jej jednak całkowicie realny charakter.

Czyżby więc rokowania służyły Japończykom jedynie dla przesłonięcia nie znanych Amerykanom zamierzeń wojennych? Komandor Mc Collum wiedział, że ostateczną konsekwencją naprężonych stosunków pomiędzy dwoma narodami jest wypowiedzenie wojny. Nim to jednak nastąpi, istnieje na krótko przed wybuchem wojny okres napięcia w stosunkach dyplomatycznych. Gdy dojdzie do ich zerwania, ambasadorowie zostają odwołani, a ambasady oficjalnie zamknięte. Mimo to jednak liczni pracownicy pozostają nadal na miejscu, a eksterytorialność zamkniętej ambasady cieszy się pełnym poszanowaniem. Ponadto w okresie tym pracują normalnie konsulaty. W ten sposób tajne materiały, jak kody, szyfry i korespondencja dyplomatyczna, znajdujące się w ambasadach i konsulatach, są zupełnie bezpieczne. Sytuacja układa się całkiem inaczej od chwili wybuchu wojny. Ambasady i konsulaty wrogich

24

państw zostają natychmiast zajęte, ich personel internowany do chwili repatriacji. Z tego powodu, gdy niebezpieczeństwo wybuchu wojny staje się wyraźne, państwa są szczególnie zainteresowane w zabezpieczeniu swego tajnego systemu porozumiewania się. Czynione są wówczas wszystkie niezbędne kroki, ażeby ustrzec -znajdujące się w placówkach materiały przed dostaniem się w ręce wroga. Toteż gdy jakieś państwo poleca swym ambasadorom i konsulom w innych państwach zniszczyć posiadane szyfry, tajną korespondencję, może to oznaczać tylko jedno - nadejście wojny.

Jeżeli zatem To jo zdecydował się na ten trudny i niedogodny dla Japonii krok, to widocznie decyzja o wojnie musiała już zapaść. A więc rozmowy Nomury i Kurusu mają teraz na celu jedynie dać czas armii i flocie japońskiej na przygotowanie jakichś ukrytych operacji. Zasięg poleceń zniszczenia tajnych dokumentów pokrywa się przy tym z przewidywanym teatrem działań wojennych - obejmuje terytoria Stanów Zjednoczonych, Imperium Brytyjskiego i Indii Holenderskich. Dlaczego wobec tego pozostawiono jednak jeden komplet szyfrów i maszynę "Purpurowego kodu" w ambasadzie w Waszyngtonie?

Odpowiedź na to pytanie nasunęła się komandorowi Mc Collumowi sama.

To jo uczynił wyjątek dla Waszyngtonu dlatego, by umożliwić ambasadzie otrzymanie dalszych poleceń z Tokio do chwili, gdy Japonia będzie już gotowa. Wówczas przyjdzie ostatnia depeza: wypowiedzenie wojny. Wraz z nią może wydarzyć się równocześnie coś nieznanego i groźnego, co może stać się ciężkim ciosem dla Stanów Zjednoczonych.

Pod wpływem tych myśli Mc Collum uznał, że sprawozdanie, które sporządził dla admirała Starka, w tej sytuacji już nie wystarcza. Będzie ono czytane, dyskutowane i rozważane na wysokich szczeblach. Tymczasem

25

teraz trzeba działać. I to natychmiast, z równą energią i zdecydowaniem, jak czynią to Japończycy.

Zrozumienie ogromu niebezpieczeństwa spowodowało, że komandor poczuł w tej chwili ciążącą na nim wielką osobistą odpowiedzialność. Zapobiec zaś nieznaną groźbę można było jedynie przez natychmiastowe ostrzeżenie dowódców floty w zagrożonych rejonach. Ostrzeżenie winno wskazać, że rokowania japońskie są jedynie grą, oraz przygotować na nagły atak, który może nadejść w każdej chwili.

Mc Collum zdawał sobie sprawę, że nie ma prawa sam wysłać informacji o podobnej treści. Niewątpliwie musiałyby je zatwierdzić admirał Stark, minister Knox, może nawet sam prezydent Roosevelt. Więc znów godziny i godziny wówczas, gdy każda chwila mogła być

cenna. Znajomość stosunków w Departamencie Marynarki prowadziła go do wniosku, że admirał Stark będzie się sprzeciwiał wysłaniu ostro sformułowanego ostrzeżenia. Musiałyby natychmiast po nim nastąpić konkretne kroki: wzmocnienie osłony powietrznej Floty Pacyfiku, o której wiedział, że jest całkowicie niedostateczna, a także uzupełnienie stanu kadr. Departament Marynarki nie był do takich posunięć przygotowany. Mogłoby to odsłonić słabość jego pracy, na to zaś Stark nigdy by się nie zgodził. Z drugiej strony, tego rodzaju ostrzeżenie spotkałoby się niewątpliwie ze sprzeciwem Departamentu Stanu prowadzącym rokowania z Japonią. Mc Collum wiedział z praktyki, że sekretarz stanu Hull nie zgadzał się na przeprowadzenie jawnych przygotowań wojennych sądząc, że Japonia w wyniku rokowań przyjmie warunki podyktowane jej 26 listopada.

Na moment Mc Colluma ogarnęło z wątplenie. Czy w tej sytuacji, gdy najwyżsi dowódcy wojska i floty, kierownicy państwa nie widzą niebezpieczeństwa, można jeszcze coś zrobić? W tym momencie przypomniał sobie przedwczorajszą, wieczorną rozmowę z pułkownikiem

Brattonem, szefem wydziału dalekowschodniego w Departamencie Wojny. On również był zdania, że odszyfrowane materiały japońskie świadczą o bliskości kryzysu. Obawiał się przy tym, że jednostki amerykańskie mimo pewnych kroków poczynionych przez Departament Wojny nie są dostatecznie przygotowane do odparcia nagłego ataku. Na zakończenie Bratton pokazał wyciąg sporządzony z depe sz nadawanych "Purpurowym kodem". W kolejności czasu przedstawił on wynikające z nich zagadnienia interesujące armię. Bratton posługiwał się tym wyciągiem w codziennej pracy, szczególnie wówczas, gdy sekretarz wojny Stimson żądał kolejnych ocen sytuacji.

Pomysł Brattona wydał się w tym momencie Mc Collumowi zbawienny. Dostrzegł w nim najlepszy sposób ostrzeżenia dowódcy Floty Pacyfiku przed niebezpieczeństwem zaskoczenia wynikającym z wiary w rokowania w Waszyngtonie. Równoczesne udostępnienie admirałom Kimmelowi w Pearl Harbor i Hartowi w Manili wyciągów z depe sz "Purpurowego kodu" nie było tą formą ostrzeżenia, która wymagała akceptacji na wysokich szczeblach. Kimmel zaś i Hart niewątpliwie rozumieli podwójną grę Japończyków. Należało zatem jedynie dobrać te tajne materiały japońskie, które jasno uwypuklą niebezpieczeństwo zagrażające flocie zgrupowanej na Pacyfiku.

Mc Collum po raz drugi tego dnia wy dobył z kieszeni munduru wiązkę specjalnych, małych, lśniących kluczyków. Jednym z nich wyłączył system alarmowy w pokoju. System ten uruchamiał dzwonki i automatyczne aparaty fotograficzne, rozpoczynające działanie w chwili, gdy ktoś pragnął otworzyć biurko lub kasę pancerną. Z wmurowanego w ścianę masywnego safesu wy dobył grubą tekę zawierającą odkodowane depe sze japońskie, po czym zamknął na klucz drzwi swego gabinetu i za-

27

wiadomił adiutanta, że w ciągu kilku godzin nie będzie nikogo przyjmował.

Było kilkanaście minut po godzinie 12 dnia 2 grudnia 1941 r. Mc Collum zaadresował ściśle tajny szyfrogram do admirała Kimmela, dowódcy Floty Pacyfiku w Pearl Harbor:

CINCPAC - Pearl Harbor - 2.12.1941 - OPNAV - Waszyngton.

W związku z toczącymi się rokowaniami pomiędzy Nomurą i Kurusu a Hullem przesyłam odpis przejętych i odkodowanych dyplomatycznych depe sz japońskich. Tokio wykazuje w nich duże zainteresowanie Flotą Pacyfiku. Wynika z nich również (nasza obawa, czy rokowania są szczerze i nie maskują jedynie zamierzeń wojennych. Przystudiujcie je uważnie i wyciągnijcie wnioski.

Potem Mc Collum kolejno przepisał najważniejsze z przyjętych szyfrówek, które dotyczyły zainteresowań Japonii flotą znajdującą się w Pearl Harbor. Jako pierwszą umieścił depe szę o następującym brzmieniu:

Tokio do Konsula Generalnego w Honolulu - 24 września 1941, nr 83.

Od chwili obecnej pragniemy otrzymywać od Was raporty dotyczące ruchu i miejsc kotwiczenia okrętów wojennych opracowywane według następujących wytycznych:

1. Rejon bazy Pearl Harbor należy podzielić na pięć obszarów, przy czym:

"Obszar A" obejmuje rejon pomiędzy wyspą

Ford i Arsenalem. "Obszar B" obejmuje rejon wód na południe i zachód od wyspy Ford. Jest on przeciwległy do "Obszaru A". "Obszar C" obejmuje rejon Jeziora Wschodniego (East Loch).

28

"Obszar B" obejmuje rejon Jeziora Środkowego (Middle Loch). "Obszar E" obejmuje rejon Jeziora Zachodniego (West Loch) i przylegających do niego szlaków wodnych.

2. Okręty wojenne i lotniskowce wykazujcie wg podanego wyżej podziału wraz z zaznaczeniem: stoją na kotwicy (najmniej dla nas ważne), przycumowane do nabrzeży, boi itp., znajdują się w dokach. Podawajcie przy tym krótkie określenie typu i klasy. Jeżeli jest to możliwe, zwracajcie uwagę i zaznaczajcie wypadki, gdy dwa lub więcej okrętów przycumowanych jest do tego samego nabrzeża.

Tokio do Konsula Generalnego - Honolulu - 15 listopada 1941, nr 111.

Ze względu na to, że stosunki pomiędzy Japonią i Stanami Zjednoczonymi stają się bardzo krytyczne, przekazujcie nam wasze raporty o "okrętach w porcie" nieregularnie, jednakże nie rzadziej niż dwa razy w tygodniu. Mimo że jesteście już teraz niewątpliwie czujni, prosimy, zastosujcie specjalne środki dla zabezpieczenia tajemnicy.

Tokio do Konsula Generalnego - Honolulu - 18 listopada 1941, nr 113.

Oprócz uprzedniego raportu o "okrętach w porcie" zawiadamiajcie nas również o okrętach kotwiczonych w rejonach "N": Mamala Bay (Honolulu) i obszarach przyległych.

Przeprowadzajcie wasze obserwacje w najwyższej tajemnicy. Zbadajcie również w miarę możliwości stan floty w bazach sąsiadujących z Hawajskim Rejonem Wojskowym.

29

Do odpowiedzi tych Mc Collum dołączył równocześnie wyciągi z meldunków konsula Generalnego Japonii w Honolulu określające dokładnie miejsca kotwiczenia okrętów wojennych w bazie Pearl Harbor. Było ich w ciągu ostatnich kilku tygodni kilkanaście. Według nich mógł admirał Yamamoto sporządzić dokładny plan rozmieszczenia floty amerykańskiej w Pearl Harbor.

O poleceniu zniszczenia kodów i tajnych dokumentów Mc Collum postanowił zawiadomić dowódców floty oddzielnie. Sądził, że w ten sposób niebezpieczeństwo nagłego wybuchu wojny uwypukli się jeszcze wyraźniej. Napisał więc następny szyfrogram przeznaczony w pierwszym rzędzie dla admirała Harta na Filipinach. I on bowiem sądził, że pierwszy cios spadnie na Manilę i Corregidor.

OPNAV do CINCAF, COM 16, grudnia 2, 1941 Do wiadomości CINCPAC, COM 14.

Okólnik Tokio nr 2427 polecił placówkom w Londynie, Hongkongu, Singapurze i Manili zniszczyć maszyny "Purpurowego kodu". Maszyna z placówki w Batawii już odesłana do Tokio. W dniu drugiego polecenie zniszczenia maszyny "Purpurowego kodu" oraz wszystkich tajnych dokumentów otrzymała również ambasada w Waszyngtonie. Admiralicja brytyjska zawiadamia, że dziś w ambasadzie londyńskiej zniszczono już urządzenia szyfrowe.

Komandor Mc Collum skończył pisać szyfrogramy piętnaście minut po godzinie trzeciej. Było już późno. Mimo to postanowił spowodować wysłanie jeszcze w dniu dzisiejszym obydwu szyfrogramów. Na moment jednak ogarnęły go znów wątpliwości: a jeśli Kimmel

i Hart tak jak i inni dowódcy w Waszyngtonie nie zrozumieją mimo to bliskości niebezpieczeństwa? Jeżeli uznają zainteresowanie' Japończyków Flotą Pacyfiku jako normalną z ich strony działalność szpiegowską? Może więc właściwiej będzie przekazać im oprócz tłumaczeń depech "Purpurowego kodu" również cały memoriał, przeznaczony dla admirała Starka, z którego wynika, że Japończycy, zdecydowawszy się już uprzednio na rozpoczęcie wojny, przygotowują swym zwyczajem nagły cios z zaskoczenia.

Mc Collum pochylony nad szyfrogramami zapisanymi drobnym, starannym charakterem pisma bił się z myślami jeszcze kilka minut. Zdawał sobie jasno sprawę z tego, że chodzi o czas. Stawka jednak była zbyt duża. Nie wolno było zostawić miejsca na żadne wątpliwości. Do meldunku dla admirała Starka dołączył notatkę służbową. Napisał w niej, że zdaniem wydziału dalekowschodniego należy przesłać natychmiast do dowódców Floty Azjatyckiej i Floty Pacyfiku wszystkie trzy załączone dokumenty.

Komandor Wilkinson, szef II oddziału Departamentu Marynarki, przyjął go na krótko przed godziną czwartą. Uważnie przeczytał przedłożone dokumenty. Nie wydał jednak żadnej decyzji.

Kilkanaście minut po godzinie piątej komandor Mc Collum zameldował się u kontradmirała Turnera, zastępcy admirała Starka do spraw operacyjnych. Turner przyjął od niego meldunek opracowany dla szefa sztabu marynarki oraz dwa pozostałe szyfrogramy. Po chwili ze zdziwieniem odłożył na bok notatkę służbową o konieczności przekazania całości materiałów do wiadomości dowódców floty na Pacyfiku. Zapytał sucho Mc Colluma, czy znane jest mu ostrzeżenie wysłane przez Departament Marynarki w dniu 27 listopada do admirała Harta i Kimmela. Mc Collum potwierdził.

31

Po chwili namysłu Turner zapytał, czy uważa, że nie jest ono dostateczne. Mc Collum znów potwierdził.

- Sądzi pan, komandorze, że Departament Marynarki dopuścił się zaniedbania w zakresie przekazywania informacji admirałom Hartowi i Kimmelowi? - postawił pytanie chłodnym tonem Turner.

-Tak - odparł Mc Collum. W tej chwili zdecydowany był walczyć do końca o cel, który sobie postawił. Odsunął na bok myśl o swej karierze w marynarce wojennej. - Ostrzeżenie z 26 listopada - ciągnął - zwraca dowódcom na Pacyfiku jedynie uwagę na napięcie w stosunkach amerykańsko-japońskich i przygotowuje ich na możliwość wybuchu wojny. Nie mówi jednakże nic o perspektywie nagłego ataku lotniczo-morskiego w trakcie rokowań w Waszyngtonie. Dokumenty japońskie natomiast stwierdzają, że Japonia decyzję o wojnie już podjęła i teraz czyni ostatnie przygotowania do niespodziewanego ataku, którego celem może stać się albo flota w Manili albo w Pearl Harbor. Z tej przyczyny - kończył Mc Collum - proszę pana admirała powtórnie o zezwolenie na przekazanie całości materiałów admirałom Hartowi i Kimmelowi.

W pokoju zapanowała zupełna cisza. Turner pochylony nad szyfrogramami zastanawiał się kilka minut nad odpowiedzią. W tym czasie czerwonym ołówkiem podkreślał na rękopisie Mc Colluma poszczególne zdania. Po chwili podniósł głowę i powiedział:

- Memoriał pana, komandorze, wymaga jeszcze wprowadzenia pewnych poprawek. Omówię je dziś wieczorem z admirałem Starkiem.

Mc Collum uznał, że przyjęcie jest skończone. Wstał i skłonił się. Turner nie podał mu ręki, skinął jedynie lekko głową.

32

Zmęczony ale zadowolony, odciążony z poczucia odpowiedzialności, która go przygniatała przez cały dzień, Mc Collum wyszedł z gmachu Departamentu Marynarki. Po raz pierwszy od

wielu dni czuł się spokojny. Mógł znów bez gryzącej troski patrzeć na twarze mijających młodych chłopców w granatowych mundurach, przytulonych do swych dziewcząt. Nie wiedział oczywiście, że opracowane przez niego materiały nie zostaną nigdy i nigdzie wysłane.

33

Z POKŁADU "AKAGI"

3 grudnia marynarze japońscy, po raz pierwszy od wypłynięcia z zatoki Tankan na Wyspach Kurylskich, zobaczyli słońce. Świeciło chłodnym blaskiem, charakterystycznym dla północnych szerokości geograficznych. W jego świetle admirał Nagumo mógł dojrzeć z pomostu "Akagi" wszystkie okręty swego zespołu. Nie widział jedynie okrętów osłony, które skryte były jeszcze we mgle opadającej na ocean powoli na wschodzie. Skierował w tamtą stronę lornetkę. Po chwili zobaczył charakterystyczną sylwetkę lekkiego krążownika „Abukuma”. Okręt wyrzucając z obu kominów kłęby ciemnego dymu parł do przodu oddalając się wyraźnie od "Akagi". Admirał Nagumo powoli odjął szkła od oczu. Był zadowolony z dyscypliny panującej w zespole. Wraz ze świtem siły osłony, które na noc zbliżały się do głównej kolumny, powinny znów wysunąć się do przodu. Kontradmiral Omori na "Abukumie" dokładnie wykonywał rozkazy dowódcy zespołu.

W tym czasie na pokładach lotniskowców panował ożywiony ruch. Chociaż nie było jeszcze szóstej, nikt już nie spał. Piloci samolotów bojowych skupieni w grupkach stali koło maszyn żywo dyskutując. Wielu zajmowało miejsca w kabinach. Inni wraz z mechanikami dokonywali przeglądu silników. Admirałowi Nagumo wydało się, że ujawnienie celu wyprawy po ogłoszeniu depechy admirała Yamamoto obudziło w ludziach nowe życie.

34

Nawet milczący i zawsze chłodny admirał Kusaka nie mógł się tego poranka opanować. Kilkanaście minut po piątej polecił oficerowi wachtowemu zabrać ze swej kabiny dużą, plastyczną mapę Pearl Harbor. Wiózł ją w tajemnicy przed wszystkimi jeszcze z Saeki. Na krótko przed szóstą zeszedł sam na pokład startowy "Akagi". Osobiście dopilnował umieszczenia mapy w dogodnym punkcie, z którego będą ją mogli widzieć wszyscy piloci. Teraz siedzi na składanym krzeselku pośród otaczającej go grupy młodych lotników w skórzanych kombinezonach. Obok stoi komandor Fuchida. W rękę trzyma długą, bambusową trzcinę, którą od czasu do czasu pokazuje poszczególne obiekty na mapie. Prowadzi instruktaz pilotów. Trzcina bambusowa szczególnie długo zatrzymuje się nad podwójnym rzędem pancerników oznaczonych u brzegów Ford Island.

W tym czasie na pokładzie "Kagi" piloci ćwiczą się w rozpoznawaniu okrętów amerykańskiej Floty Pacyfiku. Duża grupa lotników otacza komandora Inosoku. Trzyma on w obu rękach ukrytych za plecami wycięte z kartonu sylwetki okrętów. Co chwilę pokazuje jedną z nich. Piloci muszą kolejno odgadywać, wymieniając nazwę, typ okrętu oraz jego miejsce zakotwiczenia w Pearl Harbor. Nie wszystkim idzie jednakowo łatwo.

Lotnikom w prowadzeniu ćwiczeń przeszkadza artyleria. Gdy na lotniskowcu "Shokaku" rozpięto na pokładzie wielką składaną mapę Pearl Harbor, okręt zasnuł się dymem prochowym. Znowu zajęczały dzwonki alarmowe. Sygnał alarmu dotarł do najdalszych zakątków okrętu. Lotnicy na pokładzie usłyszeli go przez głośnik umieszczony, na pomoście dowodzenia. Natychmiast pobiegli do swych maszyn zajmując miejsca w kabinach, jakby już za chwilę mieli wystartować przeciw nieprzyjacielowi.

35

Z pomostu "Akagi" admirał Nagumo obserwował tymczasem ćwiczenia przez lornetkę. Widział, jak lotniskowiec "Soryu" zrobił zgrabny zwrot, gdy sygnalista z "Akagi" przekazał wiadomość: "torpeda z prawej burty na wysokości śródkręcia". W chwilę potem Nagumo nie mógł już nic dojrzeć. "Soryu" oddał długą serię ognia w kierunku wroga, który atakował go torpedami.

W ten sposób ćwiczyli przez dwa dni wykorzystując słoneczną pogodę i o gładki, spokojny ocean.

Piątego grudnia rano pogoda zaczęła się znowu psuć. Był to ostatni dzień, w którym zespół japoński mógł powrócić w przypadku wykrycia do macierzystych baz. Admirał Nagumo był nawet z tego zadowolony, ponieważ opadająca na morze mgła była jego sojusznikiem. Powoli zbliżał się przecież do miejsca, w którym mogły się pojawić amerykańskie samoloty. Z drugiej strony nieustannie gnębiła go obawa, czy w tych warunkach powiedzie się start samolotów obciążonych bombami i torpedami.

Kołysanie okrętów nieustannie się powiększało. Gdy rozwidniło się na dobre, Nagumo polecił przeprowadzić tankowanie. Zespół miał już wprawę, a ocean, mimo że bryzgi fal dosięgały pokładów, był spokojniejszy niż w poprzednich dniach. Dzisiejsze uzupełnienie paliwa łączyło się przy tym z niecodzienną w wyprawie uroczystością. Po ściągnięciu ostatnich węży admirał Kusaka nakazał trzem zbiornikowcom powrót. Marynarze poczuli, że zrywa się jeszcze jedna nić wiążąca ich z ojczyzną. W całym zespole wszyscy wylegli na pokład. To samo zrobiły załogi statków. Powiewali długo czapkami, póki zbiornikowce nie znikły za linią horyzontu.

W tym czasie w kabinie admirała Nagumo odbywała się narada dowódców grup lotniczych. Siedzący za stołem coraz silniej odczuwali kołysanie okrętu. Sztorm

36

nadciągał po raz drugi. Admirał Kusaka, któremu Nagumo powierzył zadanie przeprowadzenia startu atakujących samolotów, z niepokojem przeglądał prognozy pogody, przekazane dziś z Tokio. Nie wróżyły nic dobrego. Potwierdzał to narastający łomot fal uderzających o wysokie burty lotniskowca. Przed zmierzchem admirał Kusaka wydał specjalny rozkaz polecający wzmocnić zabezpieczenia samolotów i zmagazynowanego na pokładach paliwa.

Poranek szóstego grudnia przywitał zespół sztormową pogodą. Admirał Nagumo znów nie mógł dojrzeć okrętów. Majaczyła jedynie sylwetka idącego równolegle lotniskowca "Kaga". Dowódców japońskich ogarnął niepokój. Dziś w ostatnim dniu przed atakiem musiało odbyć się uzupełnienie paliwa. W tych warunkach było ono niemożliwe. Nie pozwalały na to ani niebezpieczeństwo zderzenia, ani zmęczenie załóg, które przez całą noc podczas sztormu chroniły samoloty przed uszkodzeniem. Najbardziej wyczerpani byli marynarze pełniący służbę na pokładach lotniskowców. Przez wiele godzin, trzymając grabieżącymi rękami liny przeciągnięte przez pokłady, chronili beczki z bezcennym paliwem lotniczym przed zmyciem do morza. Wraz z nimi nie spało i wielu pilotów. Bez benzyny nie można było myśleć o ataku.

Ta noc kosztowała admirała Kusakę więcej niż wszystkie poprzednie. A przecież oczekiwała go jeszcze jedna: noc przed startem do ataku.

Kusaka zeszedł z pomostu do swej kabiny. Usiadł w ulubionym trzcinowym fotelu i odpoczywał przez godzinę z przymkniętymi oczyma. Adiutant, który dwukrotnie wszedł do otwartej kabiny, sądził, że admirał zasnął. Kusaka nie wyprowadził go z błędu.

Następnego dnia po południu radiotelegrafista na "Akagi" odebrał szyfrowaną depezę z Kurę. Po odkodowaniu jej admirał Nagumo odczytał treść ostatniego

37

polecenia Yamamoto. Brzmiało ono: "Ruszajcie do boju! Nadeszła chwila, od której zależy rozkwit lub upadek naszego imperium". W kabinie dowódcy zebrani byli w tym momencie oficerowie sztabu zespołu. Zapadła zupełna cisza. Przez dłuższą chwilę nie odzywał się również admirał Nagumo. Wszyscy czuli powagę chwili. Wielu z nich przypominały się ostatnie godziny przed bitwą pod Cuszimą, znane im z opisów. Nagumo pamiętał je dokładnie. Był wówczas młodym kadetem na pancerniku flagowym admirała Togo.

Sygnaliści z "Akagi" przekazali depeszę admirała Yamamoto do wszystkich okrętów zespołu. Każdy, kto nie był niezbędnie potrzebny na swym stanowisku, znalazł się na pokładzie. Dowódcy okrętów odczytali zebranych załogom treść orędzia. Po kolei występowali oficerowie, marynarze i piloci wygłaszając przemówienia. Ślubowali w nich cesarzowi, że do końca wypełnią swój obowiązek. W tym momencie na maszcie "Akagi" podniesiona została ta sama flaga kodu "Z", która powiewała nad pancernikiem admirała Togo podczas zwycięskiej bitwy pod Cuszimą.

Z pokładu na pokład stłumione odległością doleciały okrzyki marynarzy i pilotów. Usłyszał je wyraźnie admirał Nagumo na pomoście "Akagi". Gdy chciał wstać z fotela i przejść z powrotem do kabiny, musiał mu pomóc w tym adiutant. Admirał był zupełnie wyczerpany. W przedziale maszynowym "Akagi" główny inżynier komandor Tanbo nie widział, co dzieje się na pokładzie. Gdy usłyszał przez rurę głosową okrzyk, którym powitano wyciągnięcie na maszt sławnej flagi, serce zabiło mu silniej. Nie mógł się już dłużej powstrzymać i z oczu popłynęły mu łzy...

Zespół japoński był w tym czasie o 600 mil morskich na północ od Pearl Harbor. O godzinie 21 osiągnął południk Oahu, 158° na zachód od Greenwich. Od celu dzieliło ich jeszcze 490 mil morskich. Okręty zespołu

38

zmieniły kurs w kierunku na południe i rozwinęły pełną szybkość bojową - 26 węzłów na godzinę. Nie było już żadnego balastu, który by im utrudniał szybki marsz. Samoloty stały gotowe na pokładach, a ostatnie powolne zbiornikowce odpłynęły w powrotną drogę jeszcze z rana. Wkrótce zaciemnione okręty spowiła ostatnia noc pokoju.

Komandor Amagi, oficer pokładu startowego lotniskowca "Hiryu", wstał również kilka minut po dwunastej i wyszedł na pokład hangarowy. Kolejno wdrapywał się do kabiny każdego samolotu. Za pomocą kieszonkowej latarki sprawdzał nadajniki radiowe. W kieszeni munduru miał zapas małych, cienkich papierków, które przygotował u siebie w kabinie. Teraz kolejno wkładał je pomiędzy styki przerywaczy. Gdy wysiadł z kabiny ostatniego samolotu, był już spokojny. Żadna nerwowa ręka nie włączy podczas lotu do celu nadajnika i nie zdradzi nadciągających eskadr.

W tym czasie na "Akagi" komandor Ono pochylał się nad głośnikiem radia, słuchając audycji z Honolulu. Mijały godziny: 2, 2.30, 3. Z głośnika dochodził tylko dźwięk hawajskich pieśni...

O 360 mil morskich na południe od miejsca, w którym na maszcie "Akagi" zawisła flaga "Z", podporucznik Kazuo Sakamaki pisał w kabinie 1-24 pożegnalny list do domu.

1-24 był jednym z dwudziestu ośmiu japońskich okrętów podwodnych kierujących się tej nocy ku wodom otaczającym Oahu. Zespół podwodnych okrętów otrzymał od admirała Yamamoto potrójne zadanie: prowadzić rozpoznanie, przekazywać uzyskane informacje siłom głównym floty przeprowadzającym atak na Pearl Harbor oraz niszczyć torpedami okręty nieprzyjaciela, któ-

39

rym uda się wydostać w czasie nalotu i po nim z portu na morze.

Jądro zespołu podwodnego stanowiło 16 oceanicznych okrętów podwodnych typu I. Były to prawdziwe krążowniki podwodne, których wyporność w stanie wynurzenia wynosiła 1955 ton, a zasięg przy szybkości 14 węzłów 12 tysięcy mil morskich. Na jedenastu okrętach były przymocowane do wież małe samoloty zwiadowcze. Pięć dźwigało na pokładach lilipucie łodzie podwodne o długości od 41 do 45 stóp. "Liliput" napędzany był baterią akumulatorów: jego uzbrojenie stanowiły dwie małe torpedy specjalnego typu. Umocowania małych okrętów do okrętów-matek dokonywały potężne elastyczne klamry stalowe, które dociskały je do pokładów. Ponadto połączone były one z

okrętami-matkami przewodami do ładowania akumulatorów oraz łączności telefonicznej.

Zespół podwodny wypłynął z baz w Kure i Yokosuka pomiędzy 18 i 20 listopada 1941 r. Pierwszy, a zarazem ostatni postój w porcie miał miejsce w Kwajalein na archipelagu Wysp Marshalla. Po uzupełnieniu paliwa i żywności okręty wyruszyły w kierunku celu. Po drodze kilka okrętów odłączyło się, aby prowadzić obserwację wysp Fidżi i Samoa. Reszta zespołu skierowała się ku Oahu.

Pięć dwuosobowych łodzi podwodnych stanowiło zespół, który w aktach dowództwa japońskiej marynarki wojennej nosił nazwę "Specjalnej Zaczepnej Jednostki Morskiej". Dowodził nim twórca tego pomysłu porucznik Iwasa. Jego plan przewidywał wypuszczenie "liliputów" przez okręty-matki w bezpośredniej bliskości Pearl Harbor. Reszta zależała od szczęścia. "Liliputy" powinny prześliznąć się mimo sieci zaporowych do wnętrza portu i tam wypuścić swe torpedy. Podporucznik Kazuo Sakamaki czuł się specjalnie wyróżniony powierzeniem mu dowództwa jednego z li-

40

lipucich okrętów. Po ich zbudowaniu znalazły się w całej flocie setki oficerów i marynarzy, którzy popłynęliby nimi na każde zadanie. Z tysięcy wybrano właśnie jego. Sakamaki przez całą dobę czuł niepokój, aby jego "liliput" nie poniósł jakiegoś uszkodzenia, które uniemożliwiłoby mu wykonanie zadania.

Normalnie okręty-matki w dzień płynęły w zanurzeniu, wypływając nocami na powierzchnię w celu naładowania akumulatorów i uzupełnienia zapasu świeżego powietrza. Po zapadnięciu zmroku Sakamaki i jego jedyny członek załogi, marynarz I klasy Kycji Inagaki, wspinali się po oślizłej blasze do wnętrza swego okręciku. Przez wiele godzin sprawdzali urządzenia napędowe, aparaty torpedowe oraz przeglądali kolejno wszystko, co tylko mogło nasunąć obawy o sprawność mechanizmów.

Nie uniknęli przy tym wielu niebezpieczeństw. Podczas wspinania się do okrętu Sakamaki został dwukrotnie zmyty przez potężne fale do oceanu. Na szczęście pamiętał, aby przywiązać się liną do okrętu-matki. Dzięki temu za każdym razem, choć mokry, wyciągany był przez marynarzy z powrotem na pokład. Nie zmieniając ubrania przystępował natychmiast wraz z Inagaki do dalszej pracy.

W nocy 6 grudnia ocean wygładził się. Japońskie okręty podwodne leżały w poświacie księżycowej w odległości 8 i pół mili morskiej przed wejściem do Pearl Harbor. Sakamaki i Inagaki dokonali ostatniego przeglądu swej łodzi. Stwierdzili, że nie działał żyroskopas. Mimo to Sakamaki postanowił wyruszyć. Spakował swe osobiste rzeczy. Do napisanego uprzednio listu pożegnalnego do rodziny dołączył lok włosów i ścinki paznokci. Z kolei umył się starannie i włożył ubranie przeznaczone specjalnie dla załogi miniaturowego okrętu. Była to skórzana kurtka i fundoshi, rodzaj japońskich bryczesów. Zgodnie ze starym zwyczajem samu-

41

rajów zwilżył twarz perfumami zakupionymi jeszcze przed odpłynięciem z Kure. Na włosy założył białe hashamaki, tradycyjne nakrycie głowy japońskiego wojownika. Potem obszedł dokoła okręt podwodny i uściskał na pożegnanie marynarzy, którzy towarzyszyli mu w ostatniej w życiu podróży.

Szarzało już na niebie, gdy 1-24 powoli się zanurzył. Gdy okręt-liliput uniósł się na wodzie o własnych siłach, Inagaki włączył dźwięcznie silników, a Sakamaki zajął stanowisko przy peryskopie.

W tym czasie, daleko na północy, na pokładach lotniskowców zawarczały ogłuszająco silniki samolotów. Piloci w małych grupkach zgromadzili się wokół przenośnych ołtarzyków Shinto. Wśród zupełnej ciszy z rąk, do rąk przechodziły kieliszki z palącą sake. Pili za pomyślność

wyprawy. Niejeden pochyliwszy głowę modlił się prosząc, by nie chybić celu i wywiązać się ze swego zadania.

Modlitwy przy ołtarzach przerwały dzwonki wzywające załogę na śniadanie. Nie był to jednak normalny posiłek, jaki otrzymywali od wielu dni. Na stołach stała specjalna potrawa sekihan podawana w Japonii jedynie w nadzwyczajnych chwilach. Był to ryż gotowany razem z małą czerwoną fasolą. Obok w drewnianych skrzyneczkach znajdowało się zwykle śniadanie: kulki ryżowe wraz z marynowanymi śliwkami.

Śniadanie zjedli marynarze i lotnicy w skupionym, poważnym nastroju. Nawet znany na całym okręcie wesolek podporucznik Yagasa, który przez całą drogę rozweselał załogę „Zuikaku”, tym razem milczał.

Po śniadaniu piloci zabrali przygotowane dla siebie żelazne porcje. Składały się one z czekolady, biszkoptów i tabletek benzedryny pomagających zwalczać zmęczenie. Na dworze zrobiło się tymczasem całkiem jasno. Opadała nocna mgła. Na pomost "Akagi" wyszedł admirał

42

rał Nagumo. Był zupełnie sam. Wszyscy oficerowie jego sztabu zeszli na pokład lotniczy, z którego miały wystartować za chwilę samoloty. To samo ożywienie widział admirał na pozostałych lotniskowcach zespołu. Co chwilę podnosił do oczu szkła lornety i obserwował przygotowania. Morze tymczasem nadal było burzliwe i dał silny wiatr. Dzioby lotniskowców wychylały się do 15 stopni w górę i raptownie opadały w dół rozbijając potężne fale. Na samoloty i ludzi zebranych na pokładach spadały tysiące kropel.

Walcząc ze wzburzonym oceanem zespół japoński powoli zbliżał się do miejsca startu samolotów, które znajdowało się w odległości 275 mil morskich od Pearl Harbor.

Komandor Minra, oficer nawigacyjny zespołu, jeszcze raz sprawdził położenie okrętów.

Obliczenia zgadzały się. Zameldował o wyniku admirałowi Nagumo. Wkrótce potem sygnaliści "Akagi" przekazali rozkaz dowódcy. Odebrali go i potwierdzili marynarze z krążowników "Tonę" i "Chikuma". Oba okręty wzmagając szybkość wysunęły się do przodu. Gdy zbliżyły się na odległość 250 mil morskich od Pearl Harbor, wyrzuciły z katapult cztery zwiadowcze samoloty typu „Zero”. Była wówczas godzina piąta rano. Piloci mieli zbadać, czy Flota Pacyfiku znajduje się w Pearl Harbor. W przypadku gdyby Amerykanie przeczuli niebezpieczeństwo i okręty ich opuściły port, samoloty rozpoznawcze powinny wykryć nowe położenie floty.

W ten sposób chciał admirał Nagumo sprawdzić także jeszcze raz prawdziwość depechy, którą otrzymał w nocy z Tokio. Yamamoto komunikował, że Flota Pacyfiku jest w Pearl Harbor. Brak było jednakże trzech najważniejszych dla Japończyków obiektów:

lotniskowców amerykańskich, które znajdowały się na morzu.

Mijały dłużej się w nieskończoność minuty. Admirał w myślach wybierał nową pozycję wyjściową

43

do ataku lotniczego w wypadku, gdyby okrętów amerykańskich nie było w porcie. Wkrótce nadszedł jednak szyfrowany meldunek samolotów rozpoznawczych: "Flota Pacyfiku w porcie". Wszystko rozwijało się zgodnie z planem.

Na krótko przed godziną 6 lotniskowce japońskie znalazły się w miejscu ustalonym dla startu samolotów. Morze było nadal niespokojne, wiał silny północno-wschodni wiatr. Admirał Nagumo jeszcze raz dokonał przez lornetę kolejnego przeglądu pokładów lotniskowców. Wszędzie samoloty stały przygotowane do startu. Na pokładzie "Akagi" ryczały już na pełnych obrotach silniki, a piloci siedzieli w kabinach. Admirał przekazał stojącemu obok dowódcy rozkaz. "Akagi" wykonując zwrot ustawił się dziobem do wiatru. Manewr ten powtórzyły kolejno wszystkie lotniskowce zespołu.

Admirał Nagumo przymknął oczy. Gdy otworzył je powtórnie, szum silników rozbrzmiewał już dokoła. Samoloty startowały z pokładów wszystkich lotniskowców, odlatywały na południe od okrętów i tam formowały szyki czekając na dalsze rozkazy dowódców grup. Marynarze powiewali w ich stronę czapkami.

Samoloty ruszyły teraz ku odległemu celowi i znikły już z pola widzenia zebranych na pokładach marynarzy. Jedyne admirał Nagumo długo jeszcze patrzył przez lornetę w kierunku południowym. Chciał jak najdłużej towarzyszyć lotnikom lecącym do rozstrzygającej walki z amerykańską Flotą Pacyfiku.

PUNKTUALNOŚĆ PREMIERA TOJO

W dniu 6 grudnia porucznik O'Neilly w Waszyngtonie usłyszał stację XPAC po raz pierwszy dopiero o godzinie 11.45 przed południem. Po krótkich, szybkich sygnałach wywoławczych nastąpił długi tekst, przerywany jedynie rzadkimi pauzami. Nasunęło mu to przypuszczenie, że odbiór szyfrogramów japońskich trwać będzie dzisiaj długo. Aby nie tracić czasu, postanowił przekazywać depeze komandorowi Cantonowi do odkodowania i tłumaczenia w częściach.

Dzięki temu już o godzinie 14.51 Departament Marynarki był w posiadaniu trzynastu części odpowiedzi rządu Tojo na amerykańską notę z dnia 26 listopada 1941 roku. Poprzedzała je specjalna depeza-instrukcja dla ambasadorów Nomury i Kurusu.

Zasadniczą treść memorandum stanowił przegląd dotychczasowych rokowań dyplomatycznych z punktu widzenia japońskiego. Był on pisany z myślą o historii i nie posiadał większego praktycznego znaczenia dla rozwoju sytuacji. Niektóre jednakże partie przyjętych części memorandum zapowiadały wyraźnie wypowiedzenie wojny. Szczególnie wieloznaczne było zakończenie części trzynastej. Brzmiało ono: "Amerykańskie propozycje zagrażają istocie egzystencji imperium japońskiego oraz obrażają jego honor i naruszają jego prestiż. Z tego powodu, patrząc na nie jako na całość, rząd japoński z ubolewaniem stwierdza, że nie może przyjąć ich za podstawę do negocjacji".

44

W innych częściach, jak w 2 i 9, Stany Zjednoczone oskarżone były, oprócz akcji podważających egzystencję imperium japońskiego, o intencję zaatakowania Niemiec i Włoch, co ze względu na trójprzymierze musiałyby wciągnąć do wojny również Japonię. W tej samej części memorandum Stany Zjednoczone były potępione za nieludzki nacisk ekonomiczny na Japonię.

Co więc jeszcze po tych oskarżeniach mogła przynieść z sobą czternasta część memorandum, która miała nadejść w niedzielę rano?

Jakkolwiek w dniu 6 grudnia odbiór szyfrogramów japońskich przypadł na Departament Wojny, to jednak komórki OP-20-GY i OP-20-GZ na polecenie komandora McColluma i Kramera przeprowadziły nasłuch i tłumaczenie tekstów normalnie.

Departament Wojny i Departament Marynarki zakończyły odkodowywanie 13 części memorandum japońskiego niemal równocześnie. Były one gotowe do rozesłania odbiorcom około godziny siódmej wieczór.

Komandor Kramer na krótko przed wyjściem z biura próbował osiągnąć admirałów Starka i Turnera przez telefon, aby zawiadomić ich o nadejściu memorandum. Nie zastał jednakże obu ani nie uzyskał informacji, gdzie w tej chwili się znajdują. Przystąpił zatem do rozesłania depeze normalną drogą. Jako pierwszą przekazał do gmachu Białego Domu kopię dla sekretarza Knoxa, następną zaś do kapitana Wilkinsona.

U Wilkinsona odbywało się w tym czasie przyjęcie, na którym znajdowali się generał Miles i kapitan Beardall, adiutant prezydenta Roosevelta. Trzej oficerowie przeczytali dokładnie tekst memorandum. Równocześnie komandor Kramer zameldował, że nie może osiągnąć admirała Starka i kontradmirała Turnera. Wilkinson polecił mu, aby zatem doręczył im depezę... w niedzielę rano.

Admirał Stark przebywał w tym czasie w teatrze. Gdyby Kramer wiedział o tym, mógłby mu dostarczyć tekst memorandum jeszcze przed północą.

W Departamencie Wojny pułkownik Bratton pierwszą kopię przekazał do Departamentu Stanu dla sekretarza Hull'a. W kilka minut potem połączył się telefonicznie z generałem Milesem i poinformował go o nadejściu memorandum japońskiego. Miles polecił mu wysłać egzemplarze przeznaczone dla sekretarza Stimsona oraz generała Marshalla i Gerowa także dopiero następnego dnia rano. Na zakończenie rozmowy, gdy Bratton wyraził zdziwienie, stwierdził: "Nie przejmujcie się, pułkowniku, to czysto dyplomatyczne sprawy". Wielu oficerów, wśród nich Bratton i Mc Collum, nie rozumiało takiej "dyplomacji".

Tej nocy również nie wyszło z Waszyngtonu żadne ostrzeżenie do Pearl Harbor, jakkolwiek wybuch wojny wydawał się po otrzymaniu 13 części memorandum japońskiego zupełnie pewny.

Ostatnia, czternasta część memorandum, wraz z dwoma uzupełniającymi depeszami, nadeszła w niedzielę rano pomiędzy czwartą i szóstą rano. Brzmiała ona:

Niewątpliwie intencją rządu Stanów Zjednoczonych jest konspiracja z Wielką Brytanią i innymi krajami, mająca na celu przeszkodzenie wysiłkom Japonii w zabezpieczeniu trwałego pokoju we wschodniej Azji przez zaprowadzenie w tej części świata Nowego Ładu.

Konspiracja ta zmierza również do ochrony praw i interesów anglo-amerykańskich poprzez popieranie i podsycanie stanu wojny pomiędzy Chkiami i Japonią. Intencje te zostały ujawniane wyraźnie podczas Ostatnich i rokowań dyplomatycznych. W ten sposób szczerze nadzieje rządu japońskiego, który spodziewał się poprawy wzajemnych stosunków japońsko-

47

amerykańskich oraz zachowania i rozwoju pokojowych stosunków w strefie, Pacyfiku poprzez współpracę z rządem amerykańskim, zostały ostatecznie pogrzebane.

Rząd japoński czuje się zmuszony zakomunikować z przykrością rządowi amerykańskiemu, że ze względu na takie ustosunkowanie się osądu amerykańskiego uważa za niemożliwe osiągnięcie porozumienia w drodze dalszych negocjacji. Wraz z zakończeniem memorandum odkodowane zostały jeszcze dwie depesze, których treść nie pozostawiała wątpliwości co do dalszych zamiarów Japonii.

Tokio do Ambasady w Waszyngtonie, Grudzień 7, 1941, nr 907. Szczególnej wagi. Dotyczy depeszy nr 902.

Proszę ambasadora, aby doręczył naszą odpowiedź rządowi Stanów Zjednoczonych (o ile jest to możliwe Sekretarzowi Stanu) w dniu 7 grudnia o godzinie 13.00 czasu miejscowego. Tokio do Ambasady w Waszyngtonie, Grudzień 7, 1941, nr 910.

Po odkodowaniu 14 części depeszy nr 902 oraz depesz 907, 908 i 909 proszę zniszczyć natychmiast pozostałą maszynę "Purpurowego kodu" i wszystkie szyfry. W ten sam sposób proszę postąpić z tajnymi dokumentami. O godzinie 10.00 komórka OP-20-GZ odebrała ostatnią tego dnia depeszę japońską:

Tokio do Konsula Generalnego w Panamie* Grudzień 7, 1941, nr 2494. Pilne.

"KOYANAGI" RIJIYORI SEIRINOTUGOO ARUNITUKI "HATTORI"
"MINAMI" KIEN'

48

MJNKO SETURITU KIKINO KYOKAINGAKU SIKYUU DENPOO ARITASS - STOP - TOJO.

Otrzymują: Poselstwo w Ottawie oraz Konsulaty w Panamie, Hawanie, Portland, Oregon Seattle, Nowym Orleanie, Chicago i Los Angeles. Było to ostatnie ostrzeżenie dla

japońskich placówek dyplomatycznych położonych na zagrożonych obszarach wysłane przez rząd Tojo. Specjalne, podane już uprzednio da wiadomości posłom i konsulom, słowa szyfru znaczyły:

"Stosunki pomiędzy Japonią, Anglią i Stanami Zjednoczonymi nie są zgodne z naszymi przewidywaniami". Od tej chwili stacja XPAC umilkła. Porucznik O'Neil-ly na próżno modulował odbiornik. Nie miał już nigdy usłyszeć znanego sygnału wywoławczego, do którego przyzwyczał się od kilku miesięcy. Nie wiedział tylko, że za trzy godziny odbierze inną depeszę, która wstrząśnie milionami ludzi w Stanach Zjednoczonych i na całym świecie. Komandorowie Mc Collum i Kramer przybyli tej niedzieli do swego urzędu przed siódmą rano. O godzinie ósmej przyjechał do Departamentu Marynarki kapitan Wilkinson. Nie było jedynie admirała Starka. Ostatnia, czternasta część memorandum japońskiego, leżała w Departamencie Marynarki przez blisko dwie godziny nie wykorzystana. Szef sztabu generalnego marynarki amerykańskiej przybył dopiero o godzinie 9.25.

W tym czasie w Pearl Harbor była już godzina 3.30. Nocna mgła zaczynała powoli opadać na ocean...

Kapitan Wilkinson i komandor Mc Collum zażądali zezwolenia na natychmiastowe wysłanie ostrzeżenia do admirała Kimmela. Mc Collum po raz drugi przedsta-

wił groźbę ataku lotniczo-morskiego na niczego nie spodziewającą się Flotę Pacyfiku. I tym razem Stark uznał to za niecelowe.

O godzinie 10.20 Wilkinson i Mc Collum przybyli do gabinetu admirała z przetłumaczonymi przed chwilą depeszami nadesłanymi po ostatniej części memorandum. Mc Collum zwrócił admirałowi uwagę na ściśle sprecyzowanie przez Tojo czasu doręczenia memorandum rządowi Stanów Zjednoczonych na godzinę 13. Zażądał zawiadomienia Pearl Harbor o pogorszeniu się sytuacji i konieczności zachowania specjalnej czujności w czasie wręczenia noty Hullowi przez Nomuru. Stark nadal utrzymał swą decyzję zachowania milczenia. W tym czasie na Pacyfiku była godzina 4.30. Krążowniki "Tonę" i "Chikuma" ruszyły do przodu, aby wypuścić samoloty rozpoznawcze:

Pułkownik Bratton w Departamencie Wojny otrzymał od podległych mu komórek czternastą część memorandum japońskiego w kilka minut po godzinie 8.30. Depesza określająca termin doręczenia przetłumaczona została o godzinie 9.00. Bratton był przekonany, że ściśle oznaczenie czasu wręczenia noty wyznacza równocześnie termin niespodziewanego ataku japońskiego gdzieś w rejonie Pacyfiku. Połączył się natychmiast telefonicznie z generałem Marshalllem. Nie zastał go jednak w domu.

Szef sztabu generalnego armii amerykańskiej odbywał w tym czasie swoją normalną, poranną przejażdżkę konną.

W tej sytuacji Bratton poinformował adiutanta generała, że posiada nadzwyczaj pilne wiadomości i prosi, by generał jak najszybciej się z nim skomunikował. Adiutant przyrzekł odszukać generała jeszcze podczas przejażdżki.

50.

Marshall zatelefonował do Brattona o godzinie 10.25. Nie życzył sobie dostarczenia depesz japońskich do domu. Stwierdził, że wkrótce przybędzie do Departamentu i tam je przeczyta. Generał przybył do swego urzędu o godzinie 11.25.

W tym czasie na Hawajach była godzina 5.30. Piloci japońscy na pokładach lotniskowców płynących ku Pearl Harbor rozpoczęli ostatnie przygotowania do startu.

W drodze do gabinetu Marshallowi towarzyszyli generałowie Gerow i Miles oraz pułkownik Bratton. Na biurku leżały już oczekujące od godziny dziewiątej depesze japońskie. Generał rozpoczął natychmiast czytać długie, czternastoczęściowe memorandum Tojo. Pułkownik Bratton usiłował mu przerwać, wskazując na znacznie pilniejszą depeszę określającą godzinę

wręczenia noty. Nie przekonało to jednak Marshalla. Nadal w skupieniu studiował memorandum. Bezcenne minuty upływały bezpowrotnie.

Wreszcie przeczytał również podsuniętą przez Brattona depeszę. Obecni w pokoju oficerowie jednomyślnie stwierdzili, że oznacza ona niewątpliwie czas rozpoczęcia ataku japońskiego na siły zbrojne Stanów Zjednoczonych w rejonie Pacyfiku. Dopiero wówczas Marshall zdecydował się na wysłanie ostrzeżenia. Treść jego napisał odręcznie na karcie wydartej z bloku. Zaadresował je do dowódców wojsk amerykańskich na Dalekim Wschodzie, w rejonie Hawai i Morza Karaibskiego oraz do dowódcy IV Armii. Brzmiało ono:

"Japończycy doręczą dziś o godzinie 13.00 czasu waszyngtońskiego pewnego rodzaju ultimatum. Równocześnie wydali polecenie zniszczenia ostatnich szyfrów. Czy oznacza to dokładne sprecyzowanie czasu, nie wiemy, bądźcie jednakże szczególnie czujni. O wiadomo-

51

ści tej poinformujecie dowódców marynarki wojennej. Marshall".

Równocześnie generał połączył się telefonicznie z admirałem Starkiem i odczytał mu treść przygotowanej do wysłania depeszy. Zapytał, czy życzy sobie, aby dowódcy wojskowi poinformowali o niej dowódców marynarki. Stark początkowo stwierdził, że nie uważa tego za konieczne. Potem jednakże połączył się powtórnie z Marshalllem i poprosił o zachowanie w depeszy zdania polecającego zawiadomienie dowódców floty.

Depesza była gotowa do zakodowania o godzinie 11.58. W kilka minut później, pułkownik Bratton, zgodnie z poleceniem Marshalla, przekazał ją Western Union w celu przesłania do San Francisco. Z San Francisco miała być nadana do Honolulu przez cywilną radiostację RCA - Commercial Radio. Zapomniano przy tym o jednym. Aby depesza nie czekała w kolejności na nadanie, musiała znajdować się na niej adnotacja - "priority". Tego słowa na depeszy nie było. Dyżurny pracownik radiostacji w San Francisco odłożył ją na stos komunikatów giełdowych i wiadomości handlowych. Leżała na nim wśród zleceń brokerów i kupców z giełd Nowego Jorku i Chicago. Radiotelegrafista otrzymał ją na krótko przed godziną pierwszą.

Na próżno goniec wysłany z Honolulu do Port Shafter wyteżał wszystkie siły, by doręczyć ją jak najszybciej w sztabie generała Shorta. Było już dwadzieścia pięć minut po godzinie pierwszej. Zanim Short otrzymał szyfrogram od Marshalla, do Waszyngtonu dotarła inna depesza wysłana przez admirała Patricka L. N. Bellingera z radiostacji bazy marynarki wojennej w Pearl Harbor...

O KROK OD KATASTROFY

Chorąży Mc Cloy z USS * "Condor" miał wszystkie przyczyny do tego, aby czuć się zadowolonym. Noc z szóstego na siódmy grudnia była wyjątkowo widna. Księżyc oświetlał dokładnie lekko falującą powierzchnię oceanu. W tych warunkach prowadzenie codziennego trałowania i obserwacji na wodach u wylotu do portu w Pearl Harbor nie sprawiało ani jemu, ani załodze małego poławiacza min żadnych trudności.

O godzinie 3.42 Mc Cloy dostrzegł w poświacie księżycowej smugę przecinającą poprzecznie grzbiety fal. Wydała mu się podejrzana. Początkowo badał ją przez kilka minut za pomocą lornetki, potem nakazał skierować okręt w jej stronę. W tym momencie uzyskał pewność: to był peryskop okrętu podwodnego. Przez chwilę zawahał się, co w tej sytuacji zrobić. "Condor" nie posiadał ani jednej bomby głębinowej. Otwarcie ognia artyleryjskiego mogło spowodować, że okręt podwodny zdoła oddalić się cało i zdrowo. Od świetlnej boi znaczącej wejście do portu dzieliło "Condora" ponad dwie mile. Wzywać stamtąd pomocy nie było sensu. Oficer polecił wstrzymać dalsze posuwanie się w kierunku peryskopu i odszukać telegrafem świetlnym niszczyciela

"Ward", który powinien znajdować się na nocnym patrolu. Z pomostu "Condora" zamigotały światła. Kilkanaście minut potem podobnymi bły-

***Skrót oficjalnej nazwy każdego okrętu wojennego Stanów Zjednoczonych (United States Ship);**
53

skami odpowiedział "Ward". Zrozumiał meldunek i szedł w stronę "Condora". Tymczasem tajemniczy okręt podwodny oddalił się skrywając peryskop. "Ward" natychmiast rozpoczął pościg. Wielokrotnie oświetlał powierzchnię morza silnymi reflektorami oraz zatrzymał się w miejscu, ażeby operatorzy asdiLu mogli lepiej wsłuchać się w podwodne dźwięki. Nieznany okręt był jednak widocznie niemniej czujny. Bezskuteczny pościg trwał blisko dwie godziny. Około szóstej "Ward" przerwał poszukiwania i rozpoczął dalsze normalne patrolowanie w nakazanym rejonie.

W tym czasie na stacji radarowej Opana, położonej na wysuniętym głęboko w ocean cyplu Kahuku, szeregowiec Joseph Lockhard powtórnie włączył odbiornik. Chciał w ten sposób pokazać szeregowcowi George Elliotowi, którego szkolił w obsłudze radaru, sposób szybkiego uruchomienia stacji. Służba ich o charakterze ćwiczebnym trwała od 4 do 7 godziny. Obydwaj nudzili się dziś potężnie. Normalnie podczas jednej zmiany rejestrowali do 25 samolotów. Tej niedzieli w powietrzu panowała widocznie całkowita pustka. Od czwartej rano na ekranie nie pojawił się żaden sygnał.

Nie mógł się również uskarżać na swą służbę tego poranka porucznik Kermit Tyler, oficer dyżurny w Forcie Shafter, któremu podlegała stacja radarowa w Opana. Przeszkadzała mu tylko samotność. Wszyscy poszli już na śniadanie. Jedyne jego służba z niewiadomych przyczyn trwała od 4 do 8, o godzinę dłużej niż innych.

Śniadanie stanowiło również problem dla szeregowców Lockharda i Elliota. Byli oni w tej dziedzinie skazani na łaskę i niełaskę samochodu wojskowego dowożącego posiłki do Opana. Normalnie przyjeżdżał on około godziny siódmej, nastawiać według tego zegarek byłoby jednak ryzykowne. Pamiętając o tym postano-

54

wili prowadzić nadal obserwację czekając, aż samochód nadjedzie. Miał dziś najwidoczniej zamiar solidnie się spóźnić.

O godzinie 7.02 Elliot usiadł powtórnie przy odbiorniku i rozpoczął poszukiwania. Lockhard pełniący funkcję instruktora wyjaśniał znaczenie błysków pojawiających się na ekranie. W pewnej chwili ujrzał plamę niespotykanej wielkości. Przez moment sądził, że aparat doznał uszkodzenia. Odsunął na bok Elliota i sam ujął w ręce gałki regulujące działanie odbiornika. Aparat był jednak w całkowitym porządku. A zatem mógł to być tylko ogromny zespół samolotów, lecących w stronę Oahu. W kilka sekund później Lockhard ustalił ich położenie: 137 mil na północ od Opana. Poleciał Elliotowi przekazać natychmiast meldunek, a sam prowadził nadal obserwację.

Była godzina 7.06, gdy Elliot uzyskał połączenie telefoniczne z centralą dozoru w Ford Shafter. Do aparatu zgłosił się dyżurny telefonista, szeregowiec Joseph Mc Donald. Drżącym ze zdenerwowania głosem Elliot przekazał mu meldunek: "Wielka liczba samolotów zbliża się do Oahu z kierunku północnego, 3 stopnie na wschód". Mc Donald poprosił go, by chwilę zaczekał, dopóki nie zapisze meldunku. Nie ma w tej chwili nikogo, komu mógłby go przekazać. Elliot polecił mu ze względu na ważność wiadomości natychmiast odszukać jakiegoś oficera. W chwilę potem wyłączył się.

Mc Donald znalazł porucznika Tylera w jego pokoju. Przekazał mu meldunek Elliota, którym jakoś specjalnie się nie wzruszył. Mc Donald wrócił do centrali i połączył się z Lockhardem. Ten był zdenerwowany. Sygnały na ekranie radaru nieustannie się zwiększały. Z każdą chwilą malała odległość nie znanych samolotów zbliżających się do Oahu: 7.08 - 113 mil...

7.15 - 95 mil. Było ich sądząc z wielkości plamy więcej niż sto. Leciały z szybkością około 180 mil na godzinę.

55

Porucznik Tylor podniósł słuchawkę, wysłuchał cierpliwie następnego z kolei meldunku i na minutę się zastanowił. Mogły to przecież być samoloty należące do floty albo zespół B-17, który z wybrzeża zachodniego wyleciał do Pearl Harbor. Tak czy inaczej, nie ma żadnego niebezpieczeństwa. Samoloty zaobserwowane przez stację w Opana są amerykańskie...

O godzinie 6.33 dyżurna łódź latająca "Catalina" wykonująca poranne patrolowanie obszaru przed wejściem do portu zauważyła wyraźnie rysujący się w wodzie cień okrętu podwodnego. Posuwał się on za USS "Antares" holującym pustą, stalową barcę. Liczył widocznie, że w ten sposób uda się mu wśliznąć do portu, który chroniła stalowa sieć przeciw okrętom podwodnym.

"Catalina" rzuciła na miejsce, gdzie znajdowała się obca łódź, świecę dymną. Tym razem "Ward" był bliżej niż uprzednio, ponadto na dworze było już całkiem jasno. Okrętowi podwodnemu nie udało się uciec, mimo że zauważył on niebezpieczeństwo. W kilka minut po zrzuconiu przez niszczyciel bomb głębinowych na powierzchnię wypłynęło nieruchome szare, stalowe cygaro. "Ward" zatopił je ogniem artyleryjskim, potem wysłał meldunek radiowy: "Zaatakowaliśmy bombami głębinowymi i ogniem dział nieznany okręt podwodny w rejonie zakazanym u wlotu do portu. Okręt zatonął".

Była wówczas godzina 6.45.

W dowództwie 14 Okręgu Morskiego komandor-porucznik Harold Kaminsky otrzymał depeszę "Warda" dopiero o 7.12. Blisko pół godziny zajęło jej odkodowanie niezbyt bystremu oficerowi łączności specjalnej mającemu dyżur tej nocy. Kaminsky natychmiast polecił połączyć się przez telefon z adiutantem admirała Blocha, dowódcy 14 Okręgu Morskiego. Połączenia jednak nie otrzymał. Linia telefoniczna do domu Blocha

56

była uszkodzona. Wobec tego zatelefonował do szefa sztabu admirała, kapitana Freda M. Earle. Wiadomość o porannej walce "Warda" wydała się Earlowi nieprawdopodobna. Polecił Kaminsky'emu sprawdzić jeszcze raz jej wiarygodność. Niezależnie od tego prosił, aby zawiadomił o wypadku oficera dyżurnego sztabu admirała Kimmela oraz komandora Momsena, szefa wydziału operacyjnego dowództwa Okręgu Morskiego. Ze swej strony zobowiązał się poinformować admirała.

Earle osiągnął Blocha dopiero o godzinie 7.15. Admirał również nie uwierzył w prawdziwość meldunku. Dalsze dziesięć minut spędzili obaj oficerowie na rozważaniu, czy wiadomość tę można uznać za wiarygodną. W końcu rozmowy poczuli się uspokojeni. Kazali przecież wezwać "Warda" do potwierdzenia meldunku, polecieli komandorowi Momsenowi zbadać całe zdarzenie oraz zawiadomili dowódcę Floty Pacyfiku. "Możemy więc teraz poczekać na dalszy rozwój wypadków" - zakończył rozmowę telefoniczną ze swym przełożonym kapitan Earle.

57

"CZARNY SMOK"

Pierwsze kilkanaście minut po uwolnieniu się od okrętu-matki płynęli normalnie. Okręt spokojnie posuwał się lekko zanurzony w kierunku portu. W pewnym momencie Sakamaki poczuł, że coś nie jest w porządku. Pokład pochylił się gwałtownie w dół. Sakamaki wyłączył silniki i obaj z Inagaki przystąpili do naprawiania uszkodzenia. Zajęło im to blisko godzinę czasu. W końcu udało się okręt wyrównać. Uspokoiwszy się poczuli obaj, że są bardzo głodni. Postanowili więc zjeść ostatni przed walką, a zapewne i w życiu posiłek. Usiedli naprzeciw siebie w małym przedziale dowodzenia i zjedli wydane im na drogę porcje ryżu popijając winem. Po zakończeniu posiłku wstali, podali sobie ręce i złożyli życzenia pomyślnego wykonania zadania. W dziesięć minut

później Sakamaki wyjrzał przez peryskop. W powietrzu zobaczył sylwetkę opuszczającej się w dół "Cataliny", a później wznoszącą się ku górze smugę dymu ze zrzuconej świecy. W stronę tę zbliżał się pełnym pędem niszczyciel. Sakamaki natychmiast wyłączył silniki. Równocześnie wydał rozkaz Inagaki: "Zwiększyć zanurzenie łodzi". Przez kilkanaście minut byli świadkami toczącej się nie opodal walki. Dochodziły do nich odgłosy ognia artyleryjskiego, a okrętem kilkakrotnie wstrząsnęły eksplozje rzuconych w niedużej odległości bomb głębinowych. Gdy wszystko się uspokoiło, Sakamaki ostrożnie wyjrzał przez peryskop. Na morzu było pusto.

58

Początkowo próbowali płynąć bez posługiwania się peryskopem. Było to jednak niemożliwe. Szli więc cały czas płytko pod powierzchnią, orientując się w położeniu za pomocą peryskopu. Wkrótce dojrzeli boję świetlną przed wejściem do kanału prowadzącego do portu. Ostrożnie wpłynęli w wąską cieśninę. I tu nie było żadnego okrętu. Oczekiwała ich jednak większa przeszkoda - sieć przeciwko okrętom podwodnym. Sakamaki przez całą drogę zastanawiał się, jak przeprowadzić przez nią swój statek.

Od kilku chwil płynęli już kanałem. Gdzieś w tej okolicy powinna być sieć. Okręt jednak nie zawadzał o żadną przeszkodę. Po paru minutach kanał zaczął się poszerzać. Sakamaki ujrzał przez peryskop szeroką płaszczyznę wodną. Pośrodku jej, wyraźnie widoczna, leżała wyspa Ford (Ford Island). Przy jej brzegu, w podwójnym rzędzie, stały pancerniki amerykańskie. A zatem byli już w porcie Pearl Harbor. "Zarozumiali jankesi zapomnieli widać zamknąć sieć za trałowcami, które rankiem powracały do portu" - pomyślał Sakamaki. Radość rozpieła mu serce. Teraz już nic nie stoi na przeszkodzie wykonaniu zadania. Skierował łódź w stronę brzegu. Tam zajęli wyczekującą pozycję. Wkrótce powinny zjawić się samoloty. Wówczas, gdy uwaga okrętów amerykańskich skieruje się na walkę powietrzną, podpełzną skrycie i wyrzucą torpedy do wybranego celu. Sakamaki spojrział na zegarek, była 7.35.

Byli już w powietrzu od półtorej godziny. Lecieli opierając się jedynie na wynikach obliczeń nawigacyjnych. Orientację utrudniał gęsty dywan grubych, białych chmur, dzielących pilotów od powierzchni morza.

Fuchida postanowił dokonać przeglądu podległego mu zespołu. Samolot jego prowadził grupę 50 bombowców. Po lewej stronie, nieco wyżej, widział zespół 51

59

bombowców nurkujących, dowodzony przez komandora-porucznika Kakuichi Takahashi. Z prawej strony, nieco poniżej, leciało 40 samolotów torpedowych komandora-porucznika Shigeharu Murata. Od góry osłaniało ich 50 myśliwców lecących na wysokości około 15 000 stóp. Dowodził nimi komandor-porucznik Shigeru Itaga.

Z kolei Fuchida skierował wzrok w dół, ku morzu. W tym momencie chmury rozdzieliły się i ujrzał na wprost przed sobą białą linię plaży stykającą się z zielonym brzegiem. Był to przylądek Kahuku. "A zatem cel osiągnięty" - pomyślał i powiedział głośno do siedzącego obok porucznika Inosuki - "Jesteśmy nad Oahu".

Nadszedł czas ataku. Według planu istniały dwa warianty jego przeprowadzenia.

Zastosowanie ich było uzależnione od tego, czy zespół będzie operował wykorzystując zaskoczenie, czy też Amerykanie dostrzegą go wcześniej i trzeba będzie podjąć otwartą walkę.

W przypadku zaskoczenia nieprzyjaciela pierwsze powinny ruszyć do ataku samoloty torpedowe, po nich kolej przechodziła na bombowce. Całość operacji miał zakończyć nalot bombowców nurkujących. Gdyby Amerykanie mieli się na baczności, kolejność musiała się zmienić. Pierwsze ruszyć wówczas powinny do ataku bombowce nurkujące i myśliwce. Zadaniem ich było zaatakować lotniska i stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Po złamaniu

oporu ciężar ataku miał przenieść się na okręty. Zakończenie nalotu stanowił w tym wariantcie atak samolotów torpedowych.

Aby nie zdradzić swej obecności, nie mogli się posługiwać radiem. Dla zorientowania dowódców podzespołów i pilotów komandor Fuchida miał więc wystrzelić w powietrze rakietę. W przypadku wariantu "atak zniemacka" powinien to być pojedynczy sygnał,

60 nazywany z japońskim romantyzmem "czarnym smokiem". Gdyby zaskoczenie się nie udało, w powietrzu miały się pojawić dwa "czarne smoki".

Fuchida zdecydował się podać sygnał przewidziany dla wariantu "zaskoczenie". Wyciągnął raketnicę i wystrzelił jeden raz. Bombowce nurkujące zataczając koła poczęły wznosić się ku górze, na wysokość 12 000 stóp, bombowce zwykle natomiast zniżać do 3 500 stóp. Z kolei samoloty torpedowe opuściły się prawie nad same fale oceanu, gotowe do rozpoczęcia ataku. W chwili gdy zespoły samolotów znalazły się na wyznaczonych dla nich pułapach, Fuchida zauważył, że myśliwce nie odpowiedziały na podany sygnał. Doszedł do wniosku, że widocznie piloci nie dostrzegli pierwszej rakiety. Wypalił więc w powietrze drugiego "czarnego smoka". Nie przewidział tylko tego, że zauważą go również inne samoloty. Bombowce nurkujące zobaczywszy powtórny sygnał przyjęły go za drugiego "czarnego smoka". A więc one atakują pierwsze. Zamieszanie, które wynikło po niefortunnym drugim strzale Fuchidy, obróciło wniwecz tak starannie i długo przygotowywany plan ścisłego podziału nalotu na poszczególne fazy. Cały bez wyjątku zespół samolotów japońskich przystąpił w tej chwili do uderzenia na okręty Floty Pacyfiku.

61

PIEKŁO

Niedziela 7 grudnia 1941 roku rozpoczęła się w Pearl Harbor pięknym, czystym porankiem. Zgodnie z danymi Almanachu Nautycznego wschód słońca powinien nastąpić o 6.26. O tej porze roku słońce podnosi się jednak spoza gór Tantalus i Olympus, których wierzchołki normalnie skrywają rano wędrownie, nocne chmury. Była więc dopiero godzina 7, gdy promienie słoneczne oświeciły zbocza wznoszącej się nad portem góry Aiea oraz ramiona wdzierającego się głęboko w zatokę Pearl Harbor oceanu, nazywane tu "jeziorami". Zapowiadał się wyjątkowo piękny dzień, rzadki w zimie nawet w tak uprzywilejowanym przez naturę Oahu. Jedynie od czasu do czasu chmurka odrywała się od pasma gór Koolan i wędrowała leniwie popychana łagodnym wiatrem w kierunku północno-wschodnim. W porcie znajdowały się tego poranka 94 okręty wojenne amerykańskiej Floty Pacyfiku. Z dużych jednostek brak było tylko trzech lotniskowców, które przebywały na morzu. Ich miejsca cumowania wzdłuż północno-zachodniego wybrzeża Ford Island świeciły pustką. Natomiast wzdłuż przeciwnego brzegu wyspy w podwójnym rzędzie stało przycumowane siedem pancerników. Znajdował się tu trzon amerykańskiej Floty Pacyfiku: okręty "Nevada", "Arizona", "Tennessee", "West Virginia", Maryland", "Oklahoma", "California". Jedynie "Pennsylvania" przechodziła remont w suchym doku, położonym bliżej kanału wejścio-

62

wego. Na wodach East Loch i Middle Loch okalających Ford Island oraz w dokach portu stały oprócz tego dziesiątki krążowników, niszczycieli, trałowców, okrętów podwodnych i innych okrętów, których miejsca cumowania były Japończykom dokładnie znane z meldunków szpiegowskich.

Dochodziła godzina 7.30 rano. Na okrętach załogi kończyły śniadanie. Kapitan Bentham Simons z USS. "LRaleigh" pił swą poranną kawę w kabinie. Kwatermistrz Jim Varner z okrętu naprawczego "Rigel" wziął ze stołu w mesie dużą kiść winogron i zeszedł na dół do kabiny, aby tam w spokoju się nimi delektować. Zawiesił winogrona na pustej górnej koi, sam położył się na dolnej i obrywając pojedyncze owoce począł dumać, co zrobić z resztą tak pięknie zaczętego dnia.

O godzinie 7.30 znany we flocie dalekowidz, bosmanmat Milligan z niszczyciela "Allen", dostrzegł około 25 samolotów zataczających kręgi na wysokości 5000 stóp. Przyzwyczajony do częstych ćwiczeń przeciwlotniczych, sądził, że i tym razem komuś wpadł do głowy głupi pomysł popsucia im niedzielnego poranka.

O godzinie 7.25 komandor-porucznik Kaminsky zadzwonił do oficera dyżurnego dowództwa Floty Pacyfiku, komandora Murphy, który był w tym czasie w domu. Murphy na wiadomość o nocnej walce "Warda" przybył do sztabu i połączył się z mieszkaniem dowódcy Floty Pacyfiku, admirała Kimmela.

Była 7.40, gdy Kimmel osobiście podniósł słuchawkę. Wysłuchał raportu Murphy'ego o wydarzeniach u wejścia do portu, po czym powiedział: "Natychmiast wyjeżdżam do sztabu".

W tym czasie załogi okrętów przygotowywały się do codziennego podniesienia bander. Na pokładzie pancernika "Nevada" zebrała się orkiestra, by odegrać hymn narodowy z chwilą, gdy na maszt wzniesie się gwiaz-

63

dzista flaga. Niektórzy orkiestranci dostrzegli wówczas na południowym zachodzie małe plamki, które zdawały się stopniowo zwiększać. Były podobne do nadlatujących z dala samolotów.

Z pomostu niszczyciela "Heim", płynącego poprzez główny kanał wlotowy w kierunku "West Loch", kwatermistrz Frank Handler zauważył inną grupę samolotów. Nadlatywały z południa kierując się ku Ford Island. Minęły okręt w odległości niecałych 100 metrów. Jeden z pilotów pokiwał ręką. Heim odpowiedział mu uprzejmie machnięciem chusteczki wyjętej z kieszeni. W tym momencie zauważył, że samoloty posiadają wyraźnie widoczne stałe podwozia. "A przecież nasze samoloty mają podwozia chowane" - pomyślał Handler i krzyknął do stojącego obok dowódcy okrętu: „To Japończycy”. Samoloty były w tym czasie już nad Ford Island. Dostrzegł je kontradmirał W. R. Furlong, dowódca flotylli stawiaczy min i trałowców, który spacerował po pokładzie USS "Oglala" zacumowanego u boku krążownika "Helena" przy moło 1010. Pierwszy z samolotów zbliżając się do Ford Island obniżył lot. Gdy znalazł się nad hangarami hydroplanów położonymi na południowym cyplu wyspy, z przeraźliwym gwizdem runął lotem nurkowym w dół. W tej samej chwili rozległ się huk wybuchu. Z miejsca gdzie znajdowały się hangary, uniósł się słup dymu i kurzu, błysnęły płomienie. Kontradmirał Furlong na ułamek sekundy oniemiał.

Przecież to nie ćwiczenia! Nagle wszystko stało się jasne. Japończycy! Wojna rozpoczęła! "Alarm" - krzyknął do chodzących na pokładzie marynarzy. Wbiegł na pomost "Oglali". Stąd rozpościerał się widok na cały port, w którym okręty stały spokojnie, nieświadome śmiertelnego niebezpieczeństwa. Na masztach nie widać było żadnych flag dowódców. Furlong zorientował się, że jest najstarszym rangą oficerem znajdującym się w tej chwili na okręcie w porcie. A zatem musi objąć dowództwo. Kilka sekund potem "Oglala" podała pierwszy rozkaz w bitwie o Pearl Harbor:

"AU Ships in Harbor Sortie" - "Wszystkie okręty w porcie - wychodzić w morze". Była godzina 7.55.

Tymczasem następne bombowce weszły w lot nurkowy. Komandor Logan Ramsey z 2 skrzydła lotnictwa morskiego usłyszawszy huk eksplozji wybiegł ze swego biura znajdującego się na Ford Island. Nie rozumiał zupełnie, co się wydarzyło, skąd biorą się dym i ogień. Przez chwilę sądził, że wybuchły bomby lotnicze w magazynach, w pierwszym momencie nie mógł jednak nic dojrzeć. Cały południowy cypel wyspy skryła gęsta chmura czarnego dymu i pyłu. Ku chmurze leciały teraz nieznane samoloty. Ramsey zobaczył odpadające od nich bomby, a chwilę potem wylatujące w powietrze skrzydła,

podwozia i śmigła wodnosamolotów. Wówczas zrozumiał wszystko. "To Japończycy! - zawołał do wybiegających z budynków marynarzy i lotników. - Na stanowiska ogniowe!" Samoloty japońskie zobaczył również w swej kwaterze na Ford Island kontradmirał Patrick Bellinger. W chwili gdy wybuchały pierwsze bomby, stał już koło dyżurnego radiotelegrafisty i dyktował mu treść depezy, która rozpoczęła 1351 dni wojny na Pacyfiku oraz olbrzymich przestrzeniach Azji. O godzinie 7.58 w eterze rozległy się wielokrotnie powtarzane słowa: „Pearl Harbor enemy air raid - not drill” - „Pearl Harbor” nalot nieprzyjacielski - to nie są ćwiczenia". Już słyszeli je telegrafści na walczących okrętach w porcie, dyżurni na samotnych wyspach Wake i Midwy, marynarze na o odległych Filipinach.

Depeszę tę odebrał również porucznik O'Neilly w Departamencie Marynarki w Waszyngtonie.

65

Tymczasem bitwa o Pearl Harbor była już w pełnym toku. Na wszystkich okrętach w porcie wyły ogłaszając alarm syreny. Głos ich mieszał się z ostrym jazgotem 5-calowych przeciwlotniczych dział, prowadzących ogień do atakujących bombowców. Z kolei i samoloty torpedowe, lecąc nad samą powierzchnią morza, rozpoczęły atak na okręty. Pierwsza torpeda ugodziła w burtę krążownika "Raleigh". Pancernik "Utah" zatrzęsł się ugodzony dwiema dalszymi. Kontradmiral Furlong z pomostu bojowego "Oglali" dojrzał, jak samolot z jasnym, czerwonym słońcem na kadłubie opuścił się nad same fale i wyrzucił torpedę w kierunku krążownika "Helena", u którego boku była przymocowana "Oglala". Torpeda przeszła pod dnem stawiacza min i ugodziła w śródkręcie krążownika. Siła wybuchu była tak wielka, że admirał runął jak długi na stalowy pokład. Przez chwilę wydawało mu się, że "Oglala" uniosła się w powietrze. Okręt był jednak nietknięty, puściły tylko nity spajające płyty blach kadłuba. Przez głośnik admirał usłyszał dowódcę okrętu wzywającego marynarzy do pomp. Równocześnie z pokładu "Oglali" i ciężko uszkodzonej "Heleny" dobiegał doń nie milknący huk dział i przeciwlotniczych kaemów. Podniósł się ciężko i w tej chwili zobaczył, jak japoński samolot, który rzucił torpedę, ciągnąc za sobą smugę dymu runął z hukiem do morza opodal "Oglali". Uczucie dumy z tonącej i walczącej równocześnie "Oglali" schwyciło admirała za gardło, nie pozwalając wydobyć głosu. W tym czasie na pancerniku "Nevada" kapelmistrz Odeń Mc Milian i jego orkiestra rozpoczęły grać hymn. Była dokładnie godzina 8. Tak jak wskazywał porządek dnia, na maszcie poczęła wznosić się bandera. Nad głowami stojących na baczność w szeregu marynarzy przeleciał w tym momencie lotem koszącym sa-

66

molot i rzucił torpedę w kierunku "Arizony". Zawracając wypuścił w kierunku pokładu długą serię z karabinu maszynowego. Pociski ze świstem przeleciały nad głowami marynarzy i poszarpały banderę.

Kapelmistrzowi Mc Milianowi nigdy jeszcze się nie zdarzyło, by przerwał wykonywanie hymnu narodowego. Dopiero gdy nadleciał drugi samolot i z pokładu wokół niego posypały się odpryski, Mc Milian podświadomie opuścił rękę. Natychmiast uniósł ją jednak powtórnie. Orkiestra urwała i podjęła grę wraz z nim, jak gdyby była na próbie i wymagała tego świadoma wola dyrygenta. Nikt nie złamał szyku, póki nie przebrzmiała ostatnia nuta. Dopiero wówczas marynarze, a wraz z nimi muzycy pobiegli na swe stanowiska. Georg Gondor był tak zdenerwowany, że gdy zajął miejsce przy taśmie podającej amunicję, zamiast pocisku położył na niej swoją własną trąbkę, na której przed chwilą grał hymn.

W budynkach mieszkalnych na Ford Island oficerowie i ich rodziny nie wiedzieli początkowo, co się wokół nich dzieje. Albert Molter chodząc po swym mieszkaniu myślał, że są to ćwiczenia. Zrozumiał wszystko dopiero, gdy Esther, jego żona, pokazując przez okno ręką w kierunku portu, zawołała: "Patrz, Albercie, przewrócił się okręt!"

Na wzgórzu Makalapa, 'gdzie mieszkali starsi oficerowie marynarki, stał przed swym domem głównodowodzący amerykańską Flotą Pacyfiku, admirał Kimmel. Już od kilkunastu minut czekał bezskutecznie na samochód, który miał go zawieźć do sztabu. Widział, jak kolejno giną okręty powierzonej mu floty. W oczach, jego przewróciła się "Oklahoma", eksplodowała "Arizona", zatonała "California". Kimmel ciężko usiadł na małej ogrodowej ławeczce i przysłonił ręką oczy. Nie wstał z niej nawet wówczas, gdy pociski z karabinów

67
maszynowych japońskiego myśliwca zadzwoniły o szyby domu.

Tymczasem w porcie okręty ocknęły się. W większości ciężko uszkodzone w pierwszych minutach bitwy, przystąpiły do walki odpowiadając ogniem dział i broni maszynowej.- Na "Sacramento" marynarz Gilbert Hawkins starannie rozwiązywał węzły siatek maskujących działa. Szło mu to bardzo niezgrabnie. Nie mógł sobie absolutnie przypomnieć, jak zrzucił je na ćwiczeniach. Zobaczywszy to kucharz okrętowy Meadows podbiegł i przeciął liny nożem, którego używał do krajania mięsa.

Na "Pensylwanii" amunicja do dział znajdowała się w zamkniętych skrzyniach. Nikt nie mógł znaleźć kluczy. Wówczas mat-artyleryzysta Conolly porwał wielki młot służący do naprawy łańcucha kotwicznego i kolejno odbił nim zamki. W tym czasie mat Thomas Dohahne, dowódca wieży pancernej nr 4, nie mając do swych dział amunicji rzucał kluczami narzędziowymi do nisko lecących samolotów japońskich.

Jako jeden z pierwszych okrętów otworzyła ogień "Nevada". Pierwszy z atakujących ją samolotów torpedowych został zestrzelony przez działa przeciwlotnicze. W chwilę potem do ataku zniżył się drugi. Z dziobu okrętu długą serią zapłuły sprzężone karabiny maszynowe. Marynarze ryknęli z radości, gdy i ten samolot runął do wody. Było już jednak za późno. Mat Payton Mc Daniel zauważył srebrną smugę znaczącą tor torpedy kierującej się ku dziobowi. W tym momencie na myśl przyszły mu fotografie storpedowanych okrętów. Oczekiwał, że "Nevada" za chwilę pęknie na pół i zatonie skryta w ogniu i dymie. Nic podobnego jednak nie wydarzyło się. Odczuł tylko lekki wstrząs i zauważył, że pancernik przechylił się na lewą burtę. Stojący nie opodal najmłodszy, bo 18-letni pancernik „West Wirginia” był jednym z najciężej atakowanych

68

i uszkodzonych okrętów. Pierwsza torpeda trafiła go już o godzinie 7.56. Następne pięć torped, które uderzyły w lewą burtę, pozbawiły okręt napędu, światła i uszkodziły środki łączności wewnętrznej. Umilkły również strzelające na początku walki lewoburtowe działa przeciwlotnicze. Ogień do atakujących nadal samolotów japońskich prowadziły już tylko działa prawej burty. Przechył był tak duży, że amunicję musiano podawać ręcznie, ponieważ zsuwała się z transporterów. Pociski wędrowały z rąk do rąk stojących w podwójnym szeregu marynarzy. Ubywali z niego ranni, których przenoszono do tymczasowej izby opatrunkowej. Działa jednak nadal strzelały.

Sytuację pogorszyły dwa trafienia bombami, z których jedna wywołała pożar. Marynarze musieli teraz walczyć z ogniem, z wdzierającą się do wnętrza wodą i atakującym wrogiem. Najciężej mieli ludzie przebywający na dole. Chorąży Victor Delano zauważył wodę z ropą wdzierającą się przez przewody" wentylacyjne. Natychmiast polecił marynarzom wycofać się, a sam przed zamknięciem drzwi wodoszczelnych jeszcze raz cofnął się, by sprawdzić, czy ktoś nie został wewnątrz. Usłyszał wówczas wołanie o pomoc i rozpoznał głos mechanika Charlesa Duvalla. W nieprzeniknionej ciemności panującej po zgaśnięciu światel Delano nie mógł go odszukać. Ostrożnie posuwał się w kierunku głosu. W pewnym momencie upadł, uderzając się boleśnie w głowę. Na chwilę stracił przytomność. Nawołując się Duvall i Delano dotarli nareszcie do siebie. Podtrzymując się wzajemnie, potykając i przewracając o spiętrzone stoły i krzesła posuwali się czołgając po ścianie, która była teraz podłogą. Oślizła-

ropa była wszędzie. Równocześnie podnosił się poziom wody. Wspinając się po nich dotarli do drzwi, które Delano ostatkiem sił zamknął przy pomocy Duvalla.

69

Najzażartsza walka o utrzymanie okrętu przy życiu toczyła się w centrali kontroli uszkodzeń. Komandor-porucznik Harper wydał rozkaz zatopienia części komór wodoszczelnych w celu wyrównania przechyłu grożącego przewróceniem okrętu. Była to najcięższa decyzja, jaką podejmował w swym życiu. Wiedział, że w dole pracują zespoły naprawcze. Próbował je osiągnąć przez telefony i rury głosowe, aby przekazać rozkaz wycofania. Łączność była jednak zerwana, okręt zaś przechylał się coraz bardziej. Każda minuta mogła kosztować życie setek marynarzy załogi. Wówczas kazał zamknąć drzwi wodoszczelne, a komory zatopić wraz ze znajdującymi się w nich ludźmi.

W tym czasie gdy komandor Harper i znajdujący się tej niedzieli na liście chorych porucznik Ricketts toczyli walkę z przechylem, dowódca okrętu kapitan Mervyn Bennion kierował z pomostu bojowego obroną pancernika. Marynarze na stanowiskach ogniowych co chwila słyszeli jego głos. W chwili gdy bomba uderzyła o pokład stojącego obok "Tennessee" i on umilkł. Bennion trafiony odłamkiem w żołądek osunął się na podłogę. W ostatnim rozkazie, który wydał, polecił porucznikowi Whiteowi, aby go zostawił samego i dowodził ogniem artylerii. White jednak nie usłuchał. Wraz z chorążym Delano i farmaceutą matem Leake przesunęli kapitana do osłoniętego narożnika pomostu.

Wybuch przednich magazynów amunicyjnych na "Arizonie" zarzucił pokład "Virginii" rozpalonymi odłamkami i płonącymi częściami. Wokół wybuchły pożary. Przez półtorej godziny wszystkie ręce na okręcie zwalczały ogień. Tylko ranni zostali ewakuowani. Przez ten czas pancernik był wielokrotnie atakowany z lotu nurkowego i ostrzeliwany z broni pokładowej. Mimo płomieni oraz znacznego przechyłu obsługi dział przeciwlotniczych pozostały na stanowiskach. O godzinie 9.40 okręt płonął od rufy aż po wieżę pancerną nr 1.

70

Płomienie jakimś dziwnym zbiegiem okoliczności oszczędzały tylko narożnik pomostu bojowego, w którym leżało martwe już ciało kapitana Benniona. Wokół okrętu porad stu marynarzy zmiecionych podmuchami wybuchów z pokładu i rannych, którzy z braku sił ześliznęli się do morza, walczyło o życie z niebezpieczeństwem płonącego na powierzchni wody oleju i utonięcia. Ratowała ich łódź motorowa z okrętu naprawczego "Rigel".

Około godziny 10.05, gdy pancernik osiadł na dnie, a pożary szalały w części nawodnej, komandor Harper wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Marynarze częściowo w szalupach, częściowo płynąc wpław przedostali się na ląd. Wielu przeczołgało się za pomocą lin na sąsiedni "Tennessee", by toczyć na nim dalej walkę, w której uległa ich stara "Wee Vee". Walka stoczona przez "West Virginię" uratowała pancernik "Tennessee", który stał skryty za jej burtą. Dzięki temu nie mogły dotrzeć do niego groźne japońskie torpedy. Jedyne szkody spowodowały bomby oraz pożary wywołane przez eksplozję "Arizony" zacumowanej w odległości zaledwie 75 stóp za rufą. Załozde dowodzonej przez kapitana Revdana udało się je jakoś zlokalizować.

Znacznie gorszy los spotkał starą "Californię". Pierwsze dwie torpedy trafiły ją około godziny 8.05, wówczas gdy grodzie wodoszczelne nie były zamknięte. Zresztą zły stan techniczny okrętu i tak nie pozwalał na dokładne uszczelnienie. W przeciągu kilkunastu sekund pancernik bardzo silnie przechylił się na lewą burtę. Woda wdzierła się wszędzie paraliżując ważne dla jego życia arterie. Zgasły światła, umilkły telefony wewnętrzne oraz przestały działać automatyczne urządzenia zatapiające. Oddziały ratownicze dowodzone przez podporucznika Edyra Faina dokonały zatopienia części komór w kompletnych ciemnościach, ręcznie

71

dokręcając śruby drzwi wodoszczelnych (miało to wyrównać przechył okrętu). Tymczasem działa przeciwlotnicze na pokładzie nadal prowadziły ogień. Do wielu z nich amunicję podawano już ręcznie, ponieważ system automatyczny przestał działać. W stacji kompresorów powietrznych pod wieżą pancerną nr 3 poziom wody nieustannie wzrastał. Mimo to maszynista Robert Scott nadal próbował dostarczyć powietrza do ładowania 5-calowych dział. Gdy do stacji przybyły oddziały ratownicze Faina, wyszła wraz z nimi cała załoga. Wzywali go, by opuścił ją również. Scott odparł: "Tu jest mój posterunek. Pozostanę na nim i dopóki działa strzelają, będę im dostarczał powietrza".

Zostawili go własnemu losowi zamykając za sobą wodoszczelne drzwi. Tak jak Scott i w innych zalanych wodą komorach zginęło wielu marynarzy pełniących do ostatka swe obowiązki. Wielu poległo w ciasnych przejściach, gdy o godzinie 8.25 bomba wybuchła w magazynie pocisków artyleryjskich. Reszta musiała opuścić okręt, gdy otoczył ich płonący na powierzchni morza olej przypędzony przez wiatr.

W tym czasie „Oklahoma”, która już w pierwszej fazie bitwy została trafiona pięcioma torpedami, z każdą minutą przybierała wody i miała coraz większy przechył. Na górnym pokładzie komandor Kennworthy zastępujący dowódcę, który znajdował się na łodzi, wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Nie wiedzieli o nim ludzie znajdujący się na dole. Mechanik Curry wraz ze swymi towarzyszami znalazł wentylator, którego kanałem można się było wydostać na górny pokład. Tam jakiś oficer ranny w rękę odłamkiem namawiał ich, by się cofnęli, bo na pokładzie jest niebezpiecznie. Pancernik przechylił się jeszcze więcej, wreszcie przewrócił się do góry dnem. W kilka minut po zatonięciu "Oklahomy" wyleciała w powietrze "Arizona". Walka, którą toczyła, trwała

72

niedługo. Na początku bitwy trafiła ją torpeda, która przeszła przed dziobem "Vestal". W chwilę po tym spadła ciężka bomba i przebiła pancierz pokładu przedostając się do magazynu amunicji przy wieży artyleryjskiej nr 2. Próby ratunku przez zatopienie spелzły na niczym. Nie można było odnaleźć kluczy od drzwi wodoszczelnych. Wybuch, który nastąpił wkrótce po tym, był potworny. Ogromny słup ognia wystrzelił na 200 metrów w górę. Pancernik skrył się w koszmarnym grzybie dymu. Poległy setki ludzi. Na całkowicie zniszczonym pomoście dowodzenia zginęli kontradmirał Isaak Kidd i dowódca okrętu kapitan Van Valkenburgh. Siła podmuchu była tak wielka, że wysoko w górze podrzuciła bombowiec komandora Fuchidy obserwującego walkę. W kilka chwil potem ludzie z sąsiednich okrętów i nabrzeży mogli dojrzeć zamiast potężnego pancernika, który widzieli jeszcze przed nie-wieloma minutami, jedynie strzaskane, płonące, silnie zanurzone w wodzie stalowe pudło. Zginęło w nim 47 oficerów i 1056 marynarzy.

Eksplozję "Arizony" obserwował admirał Kimmel. Nerwy od początku bitwy napięte do ostateczności nie wytrzymały już tego widoku. Admirał zapłakał.

Po 35 minutach rdzeń amerykańskiej Floty Pacyfiku przestał istnieć lub został unieruchomiony. Zatonięły "Arizona", "Oklahoma" i "West Virginia", tonęła "California". "Maryland" i "Tennessee", choć nie odniosły poważniejszych uszkodzeń, były ze wszystkich stron otoczone wrakami pancerników. "Pennsylvania" leżała w suchym doku, który jej dowódca kapitan Cooke, kazał zatopić, aby uchronić okręt przed całkowitym zniszczeniem. Spośród pancerników jeszcze tylko "Nevada" nadawała się do akcji. Przycumowana z tyłu poza rufą "Arizony", na końcu rzędu pancerników, była w tym szczęśliwym położeniu, że nie nie krępowało jej swobo-

73

dy ruchów. Tym samym jednak nie miała żadnej osłony od torped i bomb japońskich. Stanowiły ją własne działa i karabiny maszynowe. Bateria dział przeciwlotniczych dowodzona przez ciężko rannego chorążego Taussiga, który nie opuścił swego stanowiska, nie dopuszczała samolotów wroga do prawej burty. Pięcicalowe działa chorążego Taylora

chroniące lewą burtę już na początku ataku zestrzeliły dwa torpedowce, trzeci zaś ciężkie karabiny maszynowe. Chyba właśnie dzięki temu, że "Nevada" na każdy atak odpowiadała jak zła osa bolesnym dla wrogów ukłuciem swych artyleryjskich żądań, trafiła ją mimo eksponowanej pozycji tylko jedna torpeda. I wróg jednak był zacięty. Mimo "parasola" utworzonego z pocisków i przeciwlotniczych o godzinie 8.25 przedarły się nad "Nevadę" bombowce nurkujące i wykonały atak. Okręt trafiony został dwoma bombami. Wówczas zastępujący nieobecnego kapitana okrętu 38-letni rezerwista, komandor-porucznik Francis Thomas, nakazał wypłynięcie pancernika. Był to najśmielszy i z pozoru nieprawdopodobny rozkaz w ciągu całej bitwy o Pearl Harbor. Pancernik bowiem potrzebuje normalnie dłuższego czasu na "uruchomienie kotłów i maszyn, potrzebuje holowników i nadzwyczaj doświadczonego dowódcy, zdolnego przeprowadzić taki manewr. Tymczasem o godzinie 8.45, a więc w niecałą godzinę po rozpoczęciu bitwy, starszy bosman J. Hill skoczył na molo, przy którym stał okręt, zwolnił cumy i ostrzeliwany przez myśliwce japońskie z broni pokładowej rzucił się wpław do pancernika, który właśnie ruszał w swój świetny rejs mimo braku tego wszystkiego, co określiliśmy jako niezbędne, ale ze 45-stopową za to dziurą od torpedy w dziobie.

Admirał Furlong, dowodzący z "Oglali" obroną okrętów w porcie, z niepokojem patrzył na dzielny okręt. Widział, jak natychmiast rzuciły się nań niemal wszystkie samoloty japońskie krążące nad Pearl Harbor.

74

Wkrótce otoczył "Nevadę". dym z jej własnych nieustannie strzelających dział i pożarów, które roznieciły uderzenia bomb na śródokręciu i dziobie. Okręt skrył się przed oczyma obserwujących za ścianą wody powstałej od wybuchających w morzu niecelnych bomb. Japończycy ze wszelkich sił dążyli do tego, aby zatopić pancernik w kanale wejściowym do portu, przez który płynął, i w ten sposób uniemożliwić ruchy reszty floty. Wówczas admirał Furlong skierował na pomoc "Nevadzie" dwa holowniki wyposażone w sikawki. Małe i zgrabne, mimo zaciekłego ostrzału i bombardowania, zbliżyły się do burt pancernika. Pływały z nim równolegle, ułatwiając gaszenie pożarów. Pomogły mu wreszcie zakotwiczyć się na twardym dnie przy przylądku Waipio naprzeciwko południowego wybrzeża -Fort Island. Tam dzielna załoga ugasiła pożary i zabezpieczyła okręt przed zatonięciem.

Gdy "Nevada" odpierała ataki samolotów nieprzyjacielskich, po przeciwległej, północno-zachodniej stronie Ford Island stary pancernik "Utah" stoczył swą ostatnią walkę. Już dwie pierwsze torpedy spowodowały niezmiernie silny przechył. Przez tuby głosowe i głośniki na pokładzie rozległa się komenda: "Wszyscy na pokład. Opuszczać okręt przez prawą burtę". Dziesiątki marynarzy skoczyło do morza i w ogniu broni maszynowej myśliwców japońskich poczęło płynąć ku brzegom wyspy Ford. Nie wszyscy jednak zdołali się uratować. Dla wielu stary "Utah" przewrócony do góry dnem zamienił się w śmiertelną pułapkę.

Komandor-porucznik Isquith wraz z pierwszym mechanikiem Mac Selwineyem nie opuścili okrętu. W momencie przewrócenia udało im się wydostać na dno pancernika. Pozwoliło to ocalić ludzi znajdujących się we wnętrzu okrętu. Leżąc na stalowych płytach dna, ostrzeliwani przez Japończyków, usłyszeli stukanie wewnątrz kadłuba. W krótkiej przerwie pomiędzy nalo-

75

tami zawezwali pomoc. Na kutrach motorowych przybyli maszynista Szymański, doskonały spawacz, Nugent znający budowę okrętu oraz ludzie z "Raleigha" i "Tangier" z przyrządami do cięcia metali. Jeszcze pod ostrzałem Japończyków przystąpiono do ratunku marynarzy uwięzionych we wnętrzu zatopionego okrętu. Po godzinie ratownicy wycięli w dnie 18-calowy otwór, przez który wezwali ocalałych marynarzy do opuszczenia pancernika. Tą drogą wydobył się strażak John Vaessen i kilku motorzystów, którzy nie zdążyli dostać się na pokład po ogłoszeniu alarmu.

Wielu z nich miało najdziwniejsze przygody podczas pobytu w zatopionym okręcie. I tak na przykład John Vaessen zdawał sobie sprawę, że okręt przewrócił się do góry dnem. Znając budowę swego pancernika wiedział, że ma on podwójne dno. Trzymając w jednej ręce lampę ratowniczą, a w drugiej naprędce chwycone klucze przedostał się do miejsca, w którym, jak mu się wydawało, najłatwiej będzie rozkręcić śruby mocujące. O dziwo, klucz, który wziął ze sobą, pasował do nakrętek. Po kilkunastu minutach pracy Vaessen odkręcił ze śrub mocujących arkusz blachy podwójnego dna i przedostał się do zewnętrznej powłoki. To właśnie jego pukanie usłyszał komandor Isquith.

Bitwa w porcie Pearl Harbor toczyła się jednak nie tylko przeciwko nieprzyjacielowi atakującemu z powietrza. "Monaghan", drugi dyżurny niszczyciel, który o świcie otrzymał rozkaz udzielenia pomocy "Wardowi" w walce z nieznanymi okrętami podwodnymi, wyruszył w drogę z East Loch o godzinie 8.27. Dostał się natychmiast pod wściekły ostrzał i bombardowanie z powietrza. Zgrabny i doskonale dowodzony przez energicznego komandora Burforda, uniknął klucząc zygzakiem trafienia bombą lub torpedą. Odgryzając się zajadłe ogniem dział i cekaemów wkrótce przepłoszył również napastliwe myśliwce. O godzinie 8.35 obserwator z "Monaghana" za-

76

uważył, że "Curtiss" wywiesił sygnał oznaczający obecność nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej. W dwie minuty później napastnika dostrzeżono również z pomostu niszczyciela.

W tym czasie "Curtiss" i "Medusa" otworzyły ogień artyleryjski. Miniaturowa łódź zdążyła jeszcze wystrzelić torpedę, która nie trafiła "Curtissa" i uderzyła w nabrzeże doku w Pearl City. W tym czasie "Monaghan" przygotował się do ataku. Pierwszy jego strzał chybił.

Komandor Burford wydał rozkaz taranowania. Okręt podwodny wystrzelił torpedę w kierunku niszczyciela. I ta jednak chybiła. "Monaghan" tymczasem zbliżył się już dziobem do szarego cygara, wyraźnie widocznego z pokładu. Zgrzytnęła blacha i z miejsca, w którym podwodny okręt próbował się gwałtownie zanurzyć, wykwitły bańki powietrza. Niszczyciel dla pewności rzucił jeszcze w to miejsce dwie bomby głębinowe.

Nie mniej dzielnie od "Monaghana" spisywały się jego siostrzane okręty zakotwiczone w czterech gniazdach na East Loch. Dowódca niszczycieli kontradmirał Draemel, przejąwszy rozkaz Furlonga nadany na początku bitwy z "Oglali", przekazał go podległym okrętom. Rozpoczęła się zajadła walka nie tylko przeciwko Japończykom, lecz z własnymi kotłami - kto wyruszy pierwszy na morze? Najszybszym był "Aylwin". Wyszedł on z miejsca zakotwiczenia już o 8.58. Wkrótce po nim wypłynęły i inne niszczyciele. Zwrotne i dobrze dowodzone, poniosły same minimalne szkody. Równocześnie ogniem swych dział osłoniły krążowniki "Raleigh" i "Detroit" oraz okręty "Curtiss" i "Medusa", kotwiczące niedaleko. Na ich pokładach schronienie znalazły także dziesiątki marynarzy wyłowionych z brudnej wody, pokrytej plackami pływającego na powierzchni oleju.

Akcję ratowniczą i transportową oprócz niszczycieli prowadziły od początku bitwy dziesiątki stateczków,

77

kutrów motorowych, szalup i holowników. Nie zważając na padające dokoła bomby i gęsty ostrzał z broni pokładowej z zadziwiającą energią i odwagą uwijały się po całym porcie. Im trzeba w znacznej mierze zawdzięczać, że straty poniesione w Pearl Harbor nie były znacznie większe. Małe stateczki wydobywały tonących, przewoziły rannych i poparzonych, pomagały gasić pożary i dowoziły z brzegu dowódców na okręty.

Gdy torpedowce wyszły na morze, bitwa była jeszcze w pełnym toku, aczkolwiek jej napięcie poczęło powoli opadać. Japończykom kończyły się bomby, torpedy i amunicja do karabinów maszynowych. Rósł również opór obrońców Pearl Harbor. Gdy zabrakło wielkich pancerników utraconych w pierwszych minutach bitwy, ich miejsce w walce zajęły

krążowniki, niszczyciele i baterie dział nadbrzeżnych. Samoloty japońskie coraz gęściej poczęły spadać na wody okalające Ford Island.

Może to właśnie skłoniło komandora Fuchidę do dania sygnału oznajmiającego zakończenie walki i odlot. Była wówczas godzina 10.00. Jak szybko samoloty japońskie nadleciały nad Pearl Harbor, tak szybko zniknęły z nad portu zasłanego wrakami potężnych jeszcze dwie godziny temu okrętów. W powietrzu zaległa dziwna cisza, przerywana jedynie rzadkimi, pojedynczymi strzałami. Ludzie przy działach, we wnętrzach okrętów, na barkach ratowniczych i w sztabach na lądzie nie zdawali sobie jeszcze sprawy, że to już naprawdę koniec walki. Wszystko, co zdarzyło się o ósmej rano, gdy spokojnie kończyli jeść śniadanie, wydawało się dla wielu jakimś niewiarygodnym, awanturycznym filmem. Zbyt mocno zaskoczyło ich błyskawiczne przejście od pokoju do wojny, by teraz, pełni jeszcze napięcia, mogli je ogarnąć.

Admirał Kimmel nie mógł w pełni uzmysłowić sobie jeszcze ostatnich wydarzeń w Pearl Harbor. Widział odlatujące ku zachodowi samoloty japońskie. Słyszał po-

73

jedyncze strzały, którymi ścigały ich niektóre uparte działa. Obok szumiał warkot silników karetek sanitarnych, przystosowanych naprędce do przewozu rannych, wozów osobowych i ciężarówek. Dowódcy Floty Pacyfiku zaś nadal wydawało się, że za chmurą gęstego, czarnego dymu zasłaniającego port skryta jest jego flota, taka, jaką pamiętał przed bitwą w słońcu pogodnego niedzielnego poranka.

Łódź, w której znajdowali się Sakamaki i Inagaki, dotkliwie odczuła bomby głębinowe rzucone przez "Monaghana". Widząc niszczyciel zbliżający się do ich wynurzonego sąsiada, tak jak za pierwszym razem, gdy atakował "Ward", natychmiast opuścili się na dno. Sakamaki sądził, że ocaleją, a wówczas zemszczą się na niszczycielu, który staranował ich kolegę. Inagaki na rozkaz dowódcy przygotował już torpedę. W tym momencie rozerwały się bomby głębinowe. Sakamaki rzucony gwałtownie na krany komór balastowych uczył rwący ból i stracił przytomność. Gdy ją odzyskał, w łodzi było zupełnie ciemno. Brak powietrza zaczynał ich dusić. Po omacku odszukał krany. Przez kilka chwil czekał, czy sprężone powietrze wyprze wodę. Jeżeli zbiorniki są uszkodzone, to już koniec. Nie, jednak nie. Cichy szum i delikatny wstrząs oznajmił mu, że łódź poczyną się wznosić. Równocześnie Sakamaki wysunął ostrożnie peryskop. Ze zdziwieniem stwierdził, że bomby już nie padają. Nie widać było gejzerów wody tryskających z morza. Zauważył także, że oddalili się znacznie od Ford Island. Widocznie zniósł ich jakiś zycliwy prąd podmorski.

Po dłuższym czasie uruchomili nareszcie motory. Nie działały jednak stery. Wszelkie próby usunięcia uszkodzenia zawiodły. Płynęli więc powoli, nieustannie znoszeni przez prądy. W pewnej chwili Sakamaki uczył, jak łódź ze zgrzytem uderzyła o coś twardego i nieustępli-

79

wego. Była to podmorska skała. Obydwaj z Inagaki sądzili przez moment, że jeżeli udało się im ocalić z piekła w Pearl Harbor, to niewątpliwie teraz czeka ich koniec. Widocznie jednak tym razem nie był on im jeszcze pisany. Szpary w wiązaniach płyt, przez które poczęła przeciekać woda, zdołali uszczelnić szmatami przesyconymi olejem. Mimo to łódź nabierała wody, a sterowność jej jeszcze bardziej się pogorszyła. Byli jednak już na pełnym morzu. Jeżeli los dopisze, może uda się im jeszcze osiągnąć okręt-matkę w wyznaczonym miejscu spotkania.

Tymczasem dalszy pobyt w łodzi stawał się niemożliwy. Brak powietrza, wdzierająca się nieustannie woda, ciemności i brak sterowności przekonały w końcu Sakamakiego, że walka jest przegrana. I wówczas do głosu doszedł instynkt życia. Kandydat na samobójcę zapragnął nagle z przemożną siłą zobaczyć jeszcze raz słońce, usłyszeć plusk fal rozbijających się o wybrzeże. Zrozumiał równocześnie, że okrętu-matki nie zdoła już nigdy osiągnąć.

Przez peryskop Sakamaki dojrzał odległą linię wybrzeża. Był pewien, że to jedna z pustych wysepek położonych niedaleko Oahu. A więc tam jest ocalenie. Przybierając podstawę dowódcy zakomunikował o tym Inagaki i powiedział: "Opuśćcie ze mną łódź. Popłyniemy na tamten brzeg". Inagaki przywykły do posłuszeństwa odparł posłusznie: "Tak jest, panie". I on był zresztą także przekonany, że są to ostatnie chwile ich "liliputa".

W chwilę potem skryły ich fale. Wybrzeże jednak zbliżało się dziwnie powoli. Oficer począł słabnąć. Przed oczyma migajął czarne plamy, by w końcu zamienić się w nieprzeniknioną ciemność. Gdy się z niej otrząsnął, zobaczył nad sobą amerykańskiego żołnierza, który potrzasał go za ramię. Odległe wybrzeże było plażą Oahu.

80

PO BITWIE

W tym czasie gdy Sakamaki zdecydował się opuścić swą łódź, samolot komandora Fuchidy krążył samotnie nad pustym oceanem. Bombowce japońskie po zakończeniu nalotu spotkały się z myśliwcami o 20 mil na północny zachód od półwyspu Kaena i odleciały w grupach ku oczekującym je lotniskowcom. Myśliwce bowiem nie miały urządzeń nawigacyjnych i w dalekiej drodze były całkowicie uzależnione od prowadzących je większych samolotów. Fuchida natomiast pragnął jeszcze raz z daleka przyjrzeć się swemu dziełu i sprawdzić, czy wszyscy odlecieli. Gdy zdecydował się już na powrót, zauważył samotnego myśliwca. Leciał w jego kierunku. Obydwaj z Inosaku przywarli do spustów kaemów. Gdy myśliwiec zbliżył się, z ulgą dostrzegli na jego kadłubie emblemat czerwonego, wschodzącego słońca. Fuchidzie przyszło w tym momencie do głowy, że mogły spóźnić się także inne myśliwce. Wraz ze spotkanym samolotem zawrócił więc jeszcze raz ku Pearl Harbor. Doszły doń stamtąd odgłosy ożywionego ognia dział przeciwlotniczych. Równocześnie dostrzegł nadlatującego jeszcze jednego myśliwca japońskiego. Przez kilka chwil we trójkę czekali obserwując pękające w powietrzu pociski. Czyżby jeszcze ktoś pozostał nad Pearl Harbor? Nie, to niemożliwe! Jakby dla potwierdzenia ich sądu nie pojawił się żaden więcej samolot. Fuchida długo nie mógł zrozumieć przyczyny tej dziwnej kanonady. Wreszcie zrezygnował z rozwiązania zagad-

81

ki, paliwo wyczerpywało się. Dał znak do odlotu. Trzy ostatnie samoloty japońskie skierowały się na północny zachód, opuszczając pole bitwy. Wkrótce skryły się w pierzastych, mlecznych chmurach. Działa przeciwlotnicze w Pearl Harbor strzelały jednak nadal z nie słabnącym nasileniem.

Hiiton leciał ostrożnie, czujnie obserwując na przemian horyzont i powierzchnię morza. Na razie nic nie budziło podejrzeń. Tak samo jak on wpatrywali się w niebo wszyscy członkowie załogi samolotu, zaciskając ręce na uchwytach kaemów i działek pokładowych. Po chwili dojrzeliby wylaniające się z oddali zarysy Oahu i wierzchołki gór Koolan. Hiltona zdziwiła wielka ciemna chmura tkwiąca nieruchomo nad miejscem, gdzie według jego obliczeń powinien znajdować się port i lotnisko. Zgodnie z rozkazem zbliżali się do lądowania od strony lądu, nie zaś od morza, Hiiton nie mógł więc dojrzeć przewróconych i zatopionych okrętów. Gdy spłynęli spoza gór nad nadbrzeżną dolinę, dopiero wówczas zrozumieli, co się wydarzyło. Wokół nich szeroko płonęły pożary i dymy zalegały cały teren portu. „A więc wojna” - pomyślał Hiiton. W tym czasie Sharp gorączkowo usiłował połączyć się z wieżą sygnalizacyjną lotniska Hickham Field. Nie rozumiał, dlaczego, gdy prosi o zezwolenie lądowania, ciągle zadają mu stamtąd jakieś dziwne pytania. Gdy zatoczył krąg pragnąc podejść pod wiatr, za jazgotały nagle cekaemy i działa. Usłyszał je odlatujący właśnie ku lotniskowcom komandor Fuchida.

Samolot skrył się w obłoczkach powstałych z rozprysków pocisków. "Czy oni zwariowali?" - pomyślał Hiiton. W tym momencie samolot zadrżał i uniosł się w górę trafiony odłamkiem

pocisku w skrzydło. Tylony strzelec raz za razem pociął wystrzeliwać rakiety rozpoznawcze. I to nie pomagało. Wściekła, bezsensowna ka-

82

nonada trwała dalej. Hiiton popatrzył na zegary. Benzyny mieli jeszcze na 15 minut. Wówczas podjął decyzję. Krzyknął w mikrofon: "Idziemy do lądowania!" Jako dowódca ruszył pierwszy. Znurkował ostro w dół - "Tak jak uczono go. wymijał ogień zaporowy. Po samolocie zabrzęczały kule kaemów przeciwlotniczych. Byli tuż nad lotniskiem, gdy stery odmówiły posłuszeństwa. Hiiton ostatnim świadomym ruchem poderwał na sekundę dziób. Potem usłyszał tylko piekielny szum samolotu trącego skrzydłem i ogonem o beton pasa startowego i ogarnęła go noc. Gdy odzyskał powtórnie przytomność, zobaczył na sąsiednim łóżku podporucznika Matthews, dowódcę drugiego samolotu z jego klucza. Miał przestrelone ramię i złamaną nogę.

Reszta samolotów wylądowała na szczęście nie uszkodzona.

Na wraku samolotu Hiltona zauważono amerykańskie znaki rozpoznawcze, co zadecydowało o przerwaniu ognia artylerii przeciwlotniczej w Pearl Harbor. Już do końca wojny artyleria ta więcej ognia nie otworzyła.

Na pomoście bojowym flagowego okrętu zespołu japońskiego lotniskowca "Akagi" admirał Kusaka z niepokojem śledził przez lornetę horyzont na południu. Było już po godzinie dziesiątej. Admirał wiedział, że samolotom paliwa wystarczy mniej więcej do godziny jedenastej, powinny zatem powracać. Ale z jakim wynikiem? Ilu wyląduje z powrotem? Te myśli nie opuszczały Kusaki już od wielu godzin. Teraz kłębiły się niezdolnie, męcząc starego człowieka ubranego w marynarski mundur. Na krótko przed jedenastą poczęły na niebie pojawiać się pierwsze, zrazu drobne, a potem powiększające się punkciki. "Banzai! Wracają!" - wznieśli okrzyk marynarze na pokładach. Pierwszy sa-

83

molot zatoczył łuk. Kusaka widział wyraźnie dziury w skrzydłach wyrwane przez odłamki. Wkrótce wśród nieustannego warkotu na pokładach lotniskowców poczęły lądować samoloty jeden po drugim. Reszta czekała cierpliwie w powietrzu swej kolejności. Pierwszeństwo dawano tylko samolotom mającym na pokładzie rannych i tym, którym wyczerpywał się zapas paliwa. Z maszyn wyskakiwali roześmiani piloci. Marynarze powiewali do nich czapkami. Z trzystu pięćdziesięciu trzech samolotów, które wyleciały do ataku, powróciło trzysta dwadzieścia cztery.

Nie radował się jedynie admirał Nagumo. Przyjął w swej kabinie raport Kusaki o powrocie samolotów. Był poważny i dziwnie surowy. Kusace jeszcze wiele lat później wydawało się, że Nagumo już wówczas przeczuł, że to pozornie wielkie zwycięstwo jest początkiem jeszcze większej klęski, którą poniesie w rozpetanej przez siebie wojnie Japonia.

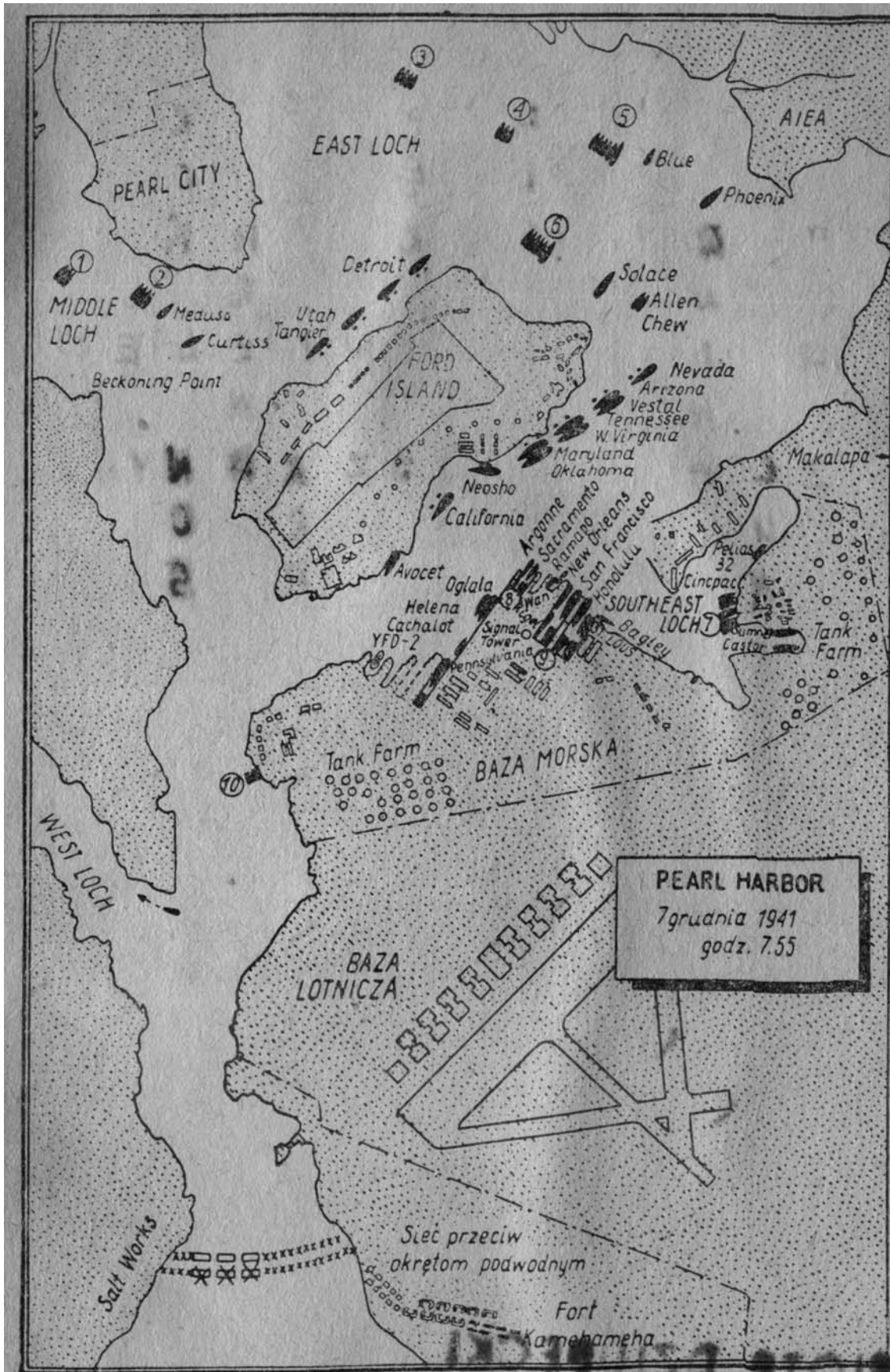
Tymczasem na pokładach piloci, pełni jeszcze bojowego podniecenia, żywo omawiali wydarzenia ubiegłych godzin. Wielu prosiło dowódców, by mogli powrócić jeszcze nad Pearl Harbor.

Gdy komandor Fuchida wylądował około godziny pierwszej, samoloty na pokładzie "Akagi" były już ustawione do ponownego startu. Natychmiast udał się na pomost, gdzie zebrał się cały sztab zespołu wraz z admirałem Nagumo.* Zameldował się dowódcy zespołu i złożył sprawozdanie. Wykazywał w nim, że pozostało jeszcze wiele nie zniszczonych celów, a obrona jest słaba. Należałoby wystartować jeszcze raz. Po sprawozdaniu Fuchidy rozwinęła się dyskusja. Jedni byli za tym, by kontynuować atak, drudzy uważali, że nie należy kusić szczęścia. Bali się narażać siły stanowiące podstawę potęgi Japonii na morzu i niezbędne w dalszych działaniach wojennych. Wysuwano jako argument niebezpieczeństwo grożące ze strony trzech lotniskowców

amerykańskich, które teraz na pewno pełną parą zdążają do Pearl Harbor.

Dyskusję przeciął admirał Nagumo: "Wobec osiągnięcia zamierzonych rezultatów nakazuję powrót". " W kilka minut później, o 13.30, potężny zespół japoński wykonał zwrot i ruszył ku wschodowi. Znow wysuwały się do przodu niszczyciele i krążowniki. Wkrótce skryły się we mgle. Morze stawało się znow niespokojne i chmurne jak okres, który miał nadejść.

W tym samym czasie w Waszyngtonie komandor Mc Collum złożył na ręce admirała Starka raport z prośbą o przeniesienie na jeden z okrętów Floty Pacyfiku. Czym go motywował, nie wiadomo, dość na tym, że Stark po przeczytaniu raportu stracił całkiem humor, ale prośbę natychmiast spełnił.



OBJAŚNIENIA DO MAPKI

Pearl Harbor w dn. 7 grudnia 1941 roku, godzina 7.55

1. Niszczyciele-stawiacze min "Ramsay", "Gable", "Montgomery".
 2. Niszczyciele-stawiacze min "Trevor", m "Breese", "Zame", "Perry", "Wasmuth".
 3. Niszczyciele "Monaghan", "Farragut", "Dale", "Aylwin".
 4. Niszczyciele "Henley", "Patterson", "Ralph Talbot".
 5. Niszczyciele "Selfridge", "Case", "Tucker", "Reid", "Conyngham"; okręt pomocniczy "Whitney".
 6. Niszczyciele "Phelps", "Mc Donough", "Worden", "Dewey"; okręt pomocniczy "Dobbin".
 7. Okręty podwodne "Narwhal", "Gudgeoin", "Dolphin", "Tautog"; transportowce wodnosamolotów "Thonntoin" i "Hulbert".
 8. Niszczyciele "Jarvis", "Mugford".
 9. Niszczyciel "Cummings"; niszczyciele-stawiacze min "Preble", "Trący", "Pruitt", "Sicard"; niszczyciel "Schley", trałowiec "Girebe".
 10. Trałowce "BoboliokA", "Vireo", "Turkey", "Radl", "Tern".
- Nazwy większych jednostek uwidoczniono na mapce.