

Tajemnice dzienników majora Jordana

21 lipca 2012

„PAN BROWN” I POCZĄTKI POWSTANIA DZIENNIKA JORDANA

Pewnego dnia w maju 1942 roku kilku rozsierdzonych Rosjan wtargnęło do mojego biura mieszczącego się na lotnisku Newark. Twierdzili, że zostali znieważeni i że ich rosyjski honor ucierpiał z tego powodu. Podprowadzili mnie do okna, przez które na własne oczy mogłem ujrzeć dowody popełnionej zbrodni.

Dowodził nimi pułkownik Anatolij N. Kotikow, który był szefem rosyjskiej misji stacjonującej na lotnisku Newark. Kotikow był Bohaterem Związku Radzieckiego. Tytuł ten dostał za to, że jako pierwszy przeleciał w roku 1935 samolotem nad Biegunem Północnym z Moskwy do Seattle. W tamtym czasie rosyjskie gazety nazwały go „rosyjskim Lindberghiem”. Kotikow był także pierwszym instruktorem rosyjskich oddziałów powietrzno-desantowych i miał na swoim koncie ponad trzydzieści osiem skoków spadochronowych.

Poznałem go kilka dni wcześniej, 10 maja 1942 roku, kiedy przybyłem na lotnisko Newark pełnić służbę. Bazę, w której znajdowało się to lotnisko, nazywano na wiele różnych sposobów: „Magazyn nr 8 Narodów Zjednoczonych, Wydział Lend-Lease, Lotnisko Newark, Newark, New Jersey, Sekcja Międzynarodowa, Dowództwo Służb Powietrznych, Wojskowe Siły Lotnicze Armii Stanów Zjednoczonych”.

Miałem okazję bardzo dobrze poznać pułkownika Kotikowa i to nie tylko z racji naszego przydziału do Newark. W tamtym czasie pułkownik Kotikow dość słabo znał angielski i dlatego każdego ranka budził się 5.30, aby przez dwie godziny uczyć się go. Stał teraz na wprost okna i pokazywał na coś nerwowo machając ręką.

Na przedpolu hangaru przed budynkiem administracyjnym stał średniej wielkości bombowiec A-20 Havoc firmy Douglas. Został on wyprodukowany w amerykańskiej fabryce i przekazany w ramach transakcji Lend-Lease sfinansowanej z podatków pochodzących od społeczeństwa amerykańskiego, i stał na ziemi należącej do Stanów Zjednoczonych. Był gotów nosić na swoim kadłubie Czerwoną Gwiazdę będącą symbolem radzieckiego lotnictwa wojskowego.

Z punktu widzenia Rosjan i Lend-Lease był to samolot rosyjski. Właśnie miał wkrótce wystartować i dołączywszy do formującego się konwoju wyruszającego do Murmańska i Kandałakszy, dalszą drogę miał odbyć na pokładzie jednego ze statków. Tego dnia dowódca był nieobecny i mnie przypadł w udziale obowiązek pełnienia dyżuru na lotnisku.

Zapytałem tłumacza, co takiego tak bardzo zdenerwowało Rosjan. Okazało się, że samolot pasażerski DC-3 należący do linii lotniczych American Airlines, zjeżdżając z pasa startowego i kołując do miejsca, gdzie miał wysadzić pasażerów, zaczepił o ich samolot i uszkodził jego silnik. Bez trudu zorientowałem się, że szkody wyrządzone przez DC-3 były niewielkie i można je było szybko usunąć. W rzeczywistości nie to jednak tak bardzo rozsierdziło Rosjan. Zdenerwowało ich przede wszystkim to, że w ogóle toleruje się tego rodzaju zdarzenia. Nie mogli pojąć, jak amerykański samolot pasażerski, mógł – nawet nieznacznie – uszkodzić rosyjski samolot wojskowy!

Młody Rosjanin trzymający w ręce słownik rosyjsko-angielski i krążący wokół pułkownika Kotikowa wskazał mi w nim słowo „kara”. Podniesionym głosem krzyczał:

– Ukarać pilota!

Zapytałem go, co ich zdaniem powinienem zrobić z tym pilotem. Jeden z Rosjan ułożył dłoń w kształt pistoletu, przyłożył palec wskazujący do skroni i nacisnął wyimaginowany spust. – Jesteś w Ameryce – powiedziałem do niego. – Tutaj nie

rozwiązujemy takich spraw w ten sposób. Zaraz go naprawimy i potem dołączy do konwoju. Po pewnym czasie zaczęli wykrzykiwać:

– Wypędzić!

Mocno podekscytowani powtarzali to w kółko. W końcu zrozumiałem, że nie chodzi im o pilota, ale o usunięcie z lotniska Newark linii lotniczych American Airlines.

Poprosiłem tłumacza, aby powiedział im, że armia amerykańska nie ma żadnej władzy nad samolotami i pilotami pasażerskich linii lotniczych, które na długo przed wybuchem wojny korzystały z lotniska Newark, nawet przed wybudowaniem lotniska La Guardia. Próbowałem uspokoić ich, wyjaśniając im, że nasz oficer ds. obsługi naziemnej, kapitan Roy B. Gardner, gwarantuje, że ich bombowiec będzie gotowy do drogi, nawet jeśli będzie to oznaczało pracę zespołu mechaników przez całą noc.

Pamiętam, co generał Koenig powiedział mi o Rosjanach, kiedy wkrótce po ataku na Pearl Harbor pojechałem do Waszyngtonu. Wiedział, że w roku 1917 służyłem w Oddziale Latających Maszyn Korpusu łączności i że brałem udział w walkach za oceanem. Kiedy powiedział mi, że potrzebuje oficera łącznikowego między Lend-Lease i lotnictwem wojskowym armii czerwonej, zamieniłem się w słuch.

– Jordan, to praca, która wymaga od człowieka dużej elastyczności i umiejętności okazania taktu wobec Rosjan – powiedział. – To niezwykle twardzi i nieustępliwi ludzie, jeśli chodzi o współpracę. Sądzę, że świetnie sobie poradzisz.

W ten oto sposób zostałem odkomenderowany na lotnisko Newark w celu szybkiego wdrożenia w życie programu Lend-Lease. Zamierzałem wykonać swoją pracę najlepiej, jak potrafiłem. Byłem „starym wygą”, jak zwykło nazywać się nas, weteranów pierwszej wojny światowej, i jednocześnie zwykłym czterdziestoczteroletnim kapitanem. Otrzymałem określone

zadanie do wykonania i wiedziałem, że potrafię mu sprostać. Pierwsze dni współpracy z Kotikowem przebiegały raczej bez większych zakłóceń i nawet go polubiłem. Jednak to, co mówił Generał Koenig, okazało się całkowitą prawdą – Rosjanie byli bardzo szorstcy i trudni we współpracy.

W czasie tłumaczenia moich uwag w sprawie naprawy samolotu zauważyłem, że pułkownik Kotikow pogardliwie wierci się. Kiedy skończyłem, wykonał nagły gest ręką i powiedział:

– Chcecie, żebym wezwał tu pana Hopkinsa?

Właśnie wtedy po raz pierwszy usłyszałem to nazwisko wypowiedziane przez Kotikowa. Zabrzmiało to jak pogrożka i w dodatku głupia. Cóż bowiem Harry Hopkins mógłby zrobić na lotnisku Newark? Przyjmując hipotezę, że pogrożka Kotikowa miałaby się spełnić, co dobrego mogłoby z niej wyniknąć? Zwykle, cywilne samoloty podlegały ostatecznie jurysdykcji Civil Aeronautics Board (Zarząd ds. Lotnictwa Cywilnego).

– Pan Hopkins to załatwi – stwierdził pułkownik Kotikow. Spojrzał na mnie i wówczas zobaczyłem, że w jego głosie słychać było jakąś ponurą ironię. – I zapewne pan Brown spotka się z panem Hopkinsem, jak sądzę? – dodał śmiejąc się.

Słowa „pan Brown” zdziwiły mnie nieco i zanim zdołałem dowiedzieć się czegoś bliższego na ich temat, Kotikow warknął do tłumacza, mówiąc mu, że chce zatelefonować do swojej ambasady w Waszyngtonie. Wszystkie rozmowy zamiejscowe Rosjan musiały mieć akceptację mojego biura i dlatego zawsze upewniałem się, czy rozmowy Kotikowa, które bywały czasem bardzo długie, były odnotowywane. Poleciałem operatorowi centrali połączyć się z ambasadą radziecką i dopiero wtedy wręczyłem mu słuchawkę.

W tym czasie reszta Rosjan została wyproszona z mojego biura, ja zaś siedziałem sobie spokojnie przy biurku. Pułkownik Kotikow rozpoczął długą przemowę, którą przerywał od czasu do czasu podchodząc do okna. Jedynymi słowami, jakie zrozumiałem

wśród potoku rosyjskich słów, były „American Airlines”, „Hopkins” i odczytany po angielsku z wielkim trudem numer seryjny widniejący na ogonie samolotu. Skończywszy mówić, wyszedł z biura bez słowa. Wzruszyłem ramionami i poszedłem obejrzeć uszkodzonego Havoca. Zgodnie z obietnicą samolot został zreperowany i był gotowy do drogi.

Sądziłem, że to już koniec tej sprawy.

Byłem jednak w błędzie. 12 czerwca z Waszyngtonu nadszedł rozkaz zabraniający American Airlines oraz innym liniom lotniczym prowadzenia jakiejkolwiek działalności na terenie lotniska Newark. Nie obowiązywał on przez dzień lub tydzień, ale do końca wojny, mimo iż nazywano go „Tymczasowym Zawieszeniem Lotów”.

Byłem zdumiony. Było to coś, w co trudno uwierzyć i jeszcze trudniej zapomnieć. Czy powinniśmy byli skakać, ilekroć Kotikow strzelał z bata? Czekala mnie trudna lekcja do nauczenia.

Kapitan Gardner, który przebywał na lotnisku Newark dłużej ode mnie i miał większe doświadczenie w czymś, co nazywał „system naciskania odpowiedniego guzika”, wyznał mi potem, że kiedy powiedziałem mu o Kotikowie i „telefonie do Hopkinsa”, postanowił bezzwłocznie przystąpić do działania. Wybrał sobie najlepsze miejsce w terminalu zajmowane do tej pory przez personel pasażerskich linii lotniczych i objął je w posiadanie przybijając na drzwiach tabliczkę ze swoim nazwiskiem. Kilka dni później to miejsce należało do niego.

Byłem zdumiony szybkością, z jaką usunięto z lotniska pasażerskie linie lotnicze. Najpierw przybył inspektor z Zarządu ds. Lotnictwa Cywilnego (CAB). Jak mi powiedział, ktoś w Waszyngtonie wyjął zawleczkę z granatu, który znajdował się pod CAB. Spędził kilka dni w wieży kontrolnej i przeegzaminował nasz personel w zakresie natężenia ruchu pasażerskiego, kładąc nacisk na to, czy nie koliduje on z

operacjami prowadzonymi przez Rosjan. Wieść o zamiarze wydalenia cywilnych linii lotniczych z lotniska rozeszła się lotem błyskawicy i wzbudziła wiele emocji. Kilka dni później nadszedł stosowny rozkaz w tej sprawie. Było to arcydzieło biurokratycznego języka.

Aż musiałem się uszczypnąć, aby upewnić się, że to my, Amerykanie, a nie Rosjanie, byliśmy ofiarodawcami programu Lend-Lease. „Już po wszystkim, Jordan” – mówiłem do siebie – „przecież nie znasz wszystkich szczegółów całej operacji. To tylko jeden z jej elementów. Jesteś żołnierzem, a poza tym ostrzegano cię, że nie będzie łatwo”. W tym samym czasie przystąpiłem do pisania pamiętnika, zbierania notatek i zapisywania wszystkiego, co się wydarzyło. Była to jedna z najważniejszych decyzji, jakie wówczas podjąłem.

Robienie notatek nie jest niczym niezwykłym w wojsku. Do dziś mam przed oczami szczerą twarz sierżanta Cooka, który w roku 1917 powiedział do mnie, wówczas dwunastoletniego kaprała, w Kelly Field w Teksasie: „Jordan, jeśli chcesz dawać sobie ze wszystkim radę, miej oczy szeroko otwarte, słuchaj uważnie, trzymaj gębę na kłódkę i miej kopię wszystkiego!”

Właśnie wtedy coś mnie tknęło, że pewnego dnia ktoś zechce przeprowadzić śledztwo w sprawie Lend-Lease i związanych z nim Rosjan. Byłem tylko małym pionkiem w wielkiej grze. Swoją pamiętnik zacząłem pisać między innymi dlatego, że nie znałem szczegółów całej tej operacji...

TECZKI DOTYCZĄCE „PROSZKU DO BOMBY”

Z racji swojej funkcji oficera łącznikowego zacząłem pomagać Rosjanom w ich papierkowej robocie i jednocześnie asystowałem im podczas ich rozmów telefonicznych do różnych fabryk, w których zamawiano różne urządzenia, a następnie wysyłano je konwojami do Rosji. Dzięki temu mogłem poznać nazwiska wielu oficjeli z Komisji ds. Zakupów Rządu Sowieckiego, z którymi kontaktował się pułkownik.

Tylko kilku amerykańskim oficerom, którzy mieli okazję spotkać się przypadkowo z Rosjanami, dane było widzieć jakiegokolwiek notatki Rosjan. Im bardziej pomagałem Rodziewiczowi i pułkownikowi Kotikowi, tym bardziej byli w stosunku do mnie serdeczni. Czymś normalnym stało się z czasem przeglądanie przeze mnie ich dokumentów i przygotowywanie ich do wysyłki poprzez ich segregowanie i wkładanie do odpowiednich teczek w celu ułatwienia ich przeglądania przez urzędników w Waszyngtonie.

W tamtym czasie nic nie wiedziałem o bombach atomowych. Słowa „uran” i „Obszar Inżynieryjny Manhattan” były dla mnie czymś zupełnie nowym. Miałem świadomość, że niektóre dokumenty znajdujące się na biurku Kotikowa dotyczyły planów budowy specjalnej fabryki chemicznej. W rzeczywistości ta chemiczna fabryka miała produkować, jak on sam twierdził, „proszek do bomby”. Sprawdzając w swoim pamiętniku dane, wiem teraz, że to wszystko było przeznaczone do budowy reaktora atomowego. Poniżej podaję materiały niezbędne do budowy stosu atomowego, które wysłano do Rosji w roku 1942, w czasie gdy służyłem na lotnisku Newark.

Grafit naturalny w taflach, bryłach lub grudkach – kosztował on amerykańskich podatników 812 437 dolarów. 13 041 152 dolary kosztowały aluminiowe tuby (używane w stosach atomowych do „gotowania” lub przeobrażania uranu w pluton). 834 989 funtów (378 743 kg) kadmu metalicznego do produkcji prętów służących do kontroli stopnia reakcji zachodzących w stosie atomowym wartości 781 472 dolarów. Niedługo potem zaczęto wysyłać prawdziwie tajny materiał – tor. W samym tylko roku 1942 wysłano 13 440 funtów (6096 kg) tego pierwiastka o wartości 22 848 dolarów. (30 stycznia 1943 roku wysłano do Rosji z Filadelfii dodatkowo 11 912 funtów azotanu toru na pokładzie statku SS John C. Fremont. Co ciekawe, w latach 1944–1945 nie wysłano więcej żadnego ładunku, dzięki, jak sądzę, czujności generała Grovesa).

W tamtym czasie Rosjanie zabiegali o jak największą ilość

dieslowskich silników okrętowych, z których każdy kosztował 17 500 dolarów. W czasie wcześniejszych dostaw otrzymali 25 silników, z który każdy miał ponad 200 koni mechanicznych mocy, i byli gotowi poruszyć niebo i ziemię, aby otrzymać dodatkowo taką samą partię. Generał-major John R. Deane, szef naszej misji wojskowej w Moskwie, odrzucił ich prośbę w tej sprawie, ponieważ generał MacArthur potrzebował ich w rejonie Południowego Pacyfiku. Jednak Rosjanie byli nieustępliwi i postanowili pójść z tą sprawą do samego Hopkinsa, który miał wówczas dużą władzę i mocno faworyzował Rosjan. W ciągu trzech lat między rokiem 1942 i 1944 do Rosji wysłano 1305 silników! Kosztowały one łącznie 30 745 947 dolarów. Otrzymane wcześniej przez nich silniki były, jak twierdzi generał Deane, składowane pod gołym niebem i rdzewiały. Teraz jest już oczywiste, że były one czymś w rodzaju powojennych darów, które w ogóle nie były im potrzebne do prowadzenia działań wojennych...

Prawdą jest, że nigdy nie wiedzieliśmy, do czego tak naprawdę będzie służyć to, co wysyłaliśmy do Rosji. Brak skutecznej kontroli nad programem Lend-Lease w odniesieniu do Rosjan okazał się poważnym błędem. Mniemanie, że materiały, które wysyłaliśmy do Rosji, nie będą wykorzystane do budowy rosyjskiej bomby atomowej, którą udało im się zbudować dużo wcześniej, niż sądziliśmy, było wyjątkową głupotą i naiwnością. W przeciwieństwie do Brytyjczyków, którzy zgodzili się na inspekcję swoich instalacji bez żadnego sprzeciwu i wymianę informacji, Rosjanie nigdy tego nie zrobili. Nasz Rząd był gotów dostarczyć im wszystko, o co tylko prosili i to najszybciej, jak to tylko było możliwe. I ja byłem jedną z osób, które się do tego bezpośrednio przyczyniły. Kiedy mówię „nasz rząd”, mam oczywiście na myśli Harry’ego Hopkinsa, człowieka który kierował programem Lend-Lease, oraz jego współpracowników. My, wojskowi, wiedzieliśmy, od kogo wychodzą rozkazy. Rosjanie również. „System naciskania odpowiedniego guzika” działał znakomicie i nikt inny nie znał go lepiej od pułkownika Kotikowa...

Wkrótce stało się jasne, że nie możemy dłużej zostać w Newark. Rosnący zakres naszej działalności, rozwój programu Lend-Lease, potrzeba szybszego dostarczania samolotów do Rosji – wszystko to przyspieszyło decyzję o rozpoczęciu dostaw drogą powietrzną zamiast jak dotychczas morską. Od dawna było oczywiste, że najlepsza trasa z Alaski do Rosji biegnie przez Syberię.

Początkowo Rosjanie byli niechętni otwarciu szlaku z Alaski przez Syberię. Jeszcze przed atakiem na Pearl Harbor, w czasie pierwszej wizyty Harrimana-Beaverbrooka w Moskwie w sierpniu 1941 roku, Averell Harriman zasugerował Stalinowi dostarczenie Związkowi Radzieckiemu amerykańskich samolotów z Alaski przez Syberię. Stalin sprzeciwił się wówczas tej propozycji, oświadczając, że to „zbyt niebezpieczna trasa”. Obawiał się zapewne, że w ten sposób dostaniemy się za Żelazną Kurtynę.

Podczas wizyty Mołotowa w Białym Domu Sekretarz Stanu Cordell Hull wręczył Harry’emu Hopkinsowi pismo, które zawierało dziewięć punktów dotyczących Rosjan. Pierwszy z nich brzmiał: „Ustanowienie lotniczego szlaku transportowego ze Stanów Zjednoczonych do Związku Radzieckiego przez Alaskę i Syberię”. Kiedy prezydent wspomniał o tym, Mołotow potraktował to jako radę, ale „nie wiedział wówczas, jaką podjąć decyzję”.

Generał-major John R. Deane wyraził się ironicznie w związku ze zwlekaniem Rosjan w tej sprawie:

„Przed opuszczeniem Rosji generał Arnold, który chcąc coś załatwić w Stanach Zjednoczonych uderzał zwykle ręką w biurko, wezwał mnie pewnego dnia do siebie, uderzył jak zwykle w biurko i powiedział mi, co zamierza zrobić, aby usprawnić transport powietrzny między Stanami Zjednoczonymi i Rosją. Oświadczył mi, że powinienem zabiegać o aprobatę Rosjan dla amerykańskich operacji mających na celu rozwój transportu powietrznego do Moskwy. Transport ten miałby się odbywać trzema trasami w zależności od stopnia ich ważności: pierwsza z Alaski przez Syberię, druga przez Wielką Brytanię i

Sztokholm i trzecia z Teheranu do Moskwy. Zasalutowałem, mówiąc: „Tak jest” – i przez następne dwa lata starałem się wykonywać jego polecenia”.[1]

Tam gdzie Stany Zjednoczone nie mogły sprostać rosyjskim łapom, dzielnie dawali sobie radę Naziści. Niemieckie łodzie podwodne stacjonujące w Norwegii nieustannie atakowały nasze konwoje płynące do Murmańska. Mimo to Stalin uważał, że trasa do Murmańska była dla nas, Amerykanów, mniej niebezpieczna. Miarka się przebrała, kiedy podczas jednego konwoju stracono 21 z 34 statków. Samoloty Douglas A-20 Havoc, które szły na dno oceanu, okazały się ważniejsze dla Stalina niż ludzkie życie. Tak więc na początku zaczęliśmy latać średnimi bombowcami z Południowej Ameryki do Afryki, a następnie do Tbilisi. Lecąc nad Afryką często napotykały one po drodze burze piaskowe, które zatykały ich silniki i zamieniały je w bezużyteczny dla Rosjan złom. Nie byliśmy w stanie dostarczyć im dostatecznej ilości samolotów przewożąc je na statkach wzdłuż brzegów Afryki, a były one im potrzebne do przeprowadzenia wielkiej ofensywy, którą szykowali pod Stalingradem.

Dopiero w tej sytuacji Rosjanie zezwolili na transporty z Alaski przez Syberię. Amerykanie mieli latać samolotami do Fairbanks na Alasce i umożliwić Rosjanom korzystanie z tamtejszego lotniska. Do Rosji mieli latać wyłącznie ich piloci.

Główną sceną na terenie Stanów Zjednoczonych związaną z tym programem stało się lotnisko Gore Field w Great Falls w stanie Montana. Kilka lat przed wybuchem wojny generał Ralph Royce, który ćwiczył razem ze swoją grupą „Śnieżne Ptaki” latanie w warunkach zimowych, odkrył, że nad Great Falls, którego lotnisko położone jest na wysokości 3665 stóp (1100 m) nad poziomem morza i jednocześnie 300 stóp (90 m) nad miastem, przez ponad 300 dni w roku jest czyste niebo, które idealnie nadaje się do latania, mimo iż zimy są tam bardzo mroźne i suche.

Rzut oka na globus pokazuje, że Great Falls leży na podobnej wysokości geograficznej oraz prawie na tym samym przeciwległym południku co Moskwa. Miał to być nowy tajny „Rurociąg”. Wojsko nazywało go w skrócie ALSIB.

PRZEPROWADZKA DO MONTANY

Tuż po wyznaczeniu trasy nastąpiła w tamtym rejonie najzimniejsza zima od prawie 25 lat. Pierwszym człowiekiem, który przetarł nowy szlak, był generał-major Follette Bradley. Jego trasa wiodła nad starymi szlakami poszukiwaczy złota w Kanadzie. Wspólnie z Rosjanami wykreślił trasę, który rozpoczynała się w Great Falls i wiodła aż do Moskwy przez Fairbanks na Alasce, Syberię i Kujbyszew. Jest to najzimniejsza na świecie droga powietrzna, która zahacza o Yukon na Alasce i „biegun zimna” na Syberii. Mimo to sprawdzała się.

Pułkownik (wówczas jeszcze kapitan) Gardner, nasz specjalista od trudnych sytuacji z Newark, był jednym z pierwszych, którzy pojechali do Montany. Następny był porucznik Thomas J. Cockrell, któremu powierzono przygotowanie w Great Falls zakwaterowania dla żołnierzy Siódmej Grupy Transportowej z Dowództwa Transportu Powietrznego, którzy mieli przybyć tam prosto z Seattle.

W tamtym czasie Gore Field było Miejskim Portem Lotniczym w Great Falls. Chociaż wybrano je na siedzibę Siódmej Grupy, nie od razu przystąpiono do stawiania na nim baraków i innych niezbędnych obiektów. Na początek jako tymczasową siedzibę dowództwa wybrano ogromne Centrum Miejskie, gdzie utworzono również kasyno dla żołnierzy. Dodatkowo na baraki i kasyno wykorzystano kryte lodowisko. Centrum dowodzenia rozlokowało się w pomieszczeniach zajmowanych przez burmistrza Eda Shieldsa i jego podwładnych.

Centrum Miejskie pozostawało siedzibą Siódmej Grupy Transportowej przez 4 miesiące. W tym czasie na terenie Gore

Field brygady budowlane wznosiły baraki, hangary i inne budynki. Swoją przeprowadzkę na wzgórze Gore, na którym położone było lotnisko, Grupa zakończyła na początku listopada 1942 roku. Siódma Grupa kierowała całością zadań aż do 17 listopada 1942 roku, kiedy to całość operacji na Północno-zachodnim Szlaku powierzono specjalnie powołanemu do tego celu Alaskiemu Skrzydłu Dowództwa Transportu Powietrznego, które przejęło kontrolę nad wszystkimi operacjami od Great Falls do Fairbanks, gdzie na dalszą drogę czekały setki rosyjskich pilotów.

Z miejscowości Spokane przybył major Alexander Cohn, któremu Dowództwo Transportu Powietrznego poleciło utworzyć 34 Oddział Zapasowy. To właśnie ten oddział nadzorował transporty ładunków pochodzących z całych Stanów Zjednoczonych, które wprowadzano do naszego końca „Rurociągu”.

Pułkownik Gardner załatwił mi wkrótce przeniesienie z Newark do Great Falls. W rozkazie, na mocy którego przeniesiono mnie, określono mnie jako „Reprezentanta Narodów Zjednoczonych”. Tylko kilka osób wiedziało, że mimo iż Organizacja Narodów Zjednoczonych utworzona została dopiero we wrześniu 1945 roku w San Francisco, nazwa „Narody Zjednoczone” używana była już w roku 1942 do określania uczestników programu Lend-Lease. Tak było zapisane w moich papierach.

Dla większej jasności pozwolę sobie zacytować rozkaz skierowujący mnie do Great Falls. Powodem, dla którego to czynię, jest oświadczenie „rzecznika” Organizacji Narodów Zjednoczonych, które w roku 1949 na swoich łamach zamieściła gazeta New York Times: „Jordan nigdy nie pracował dla Narodów Zjednoczonych”. Aby to wyjaśnić, udałem się osobiście do Timesa i pokazałem im oryginał tego rozkazu. Wyjaśniłem, że termin „Narody Zjednoczone” był używany w roku 1942 przez naszą armię i poprosiłem ich o sprostowanie (którego oczywiście nie zamieścili) mówiące, że nigdy nie twierdziłem, iż pracowałem w ONZ, nie chciałem bowiem uchodzić za kłamcę. Poniżej podaję pełny tekst tego rozkazu.

„Wojskowe Siły Lotnicze
Kwatera Główna 34 Oddziału Zapasowego
Dowództwo Transportu Powietrznego
Biuro Głównodowodzącego

Kapitan George R. Jordan, 0-468248, AC, przydzielony do służby w Nowojorskim Dowództwie Transportu Powietrznego na lotnisku Newark w stanie New Jersey, zostaje z dniem 2 stycznia 1943 roku mianowany reprezentantem Narodów Zjednoczonych przy 34 Oddziale Zapasowym i skierowany niniejszym rozkazem do Great Falls w stanie Montana.

Podpisano
Podpułkownik Meredith”

Ten oficjalny rozkaz został poprzedzony wydaną 1 stycznia prezydencką dyrektywą (patrz tekst w prostokącie poniżej). Dyrektywa ta była skierowana do generała dowodzącego Dowództwem Transportu Powietrznego za pośrednictwem pułkownika H. Raya Paige’a, szefa Międzynarodowej Sekcji Personelu Powietrznego służącego pod rozkazami generała Arnolda. Dyrektywa ta dawała pierwszeństwo rosyjskim samolotom i to nawet przed samolotami Wojskowych Sił Lotniczych Stanów Zjednoczonych! Było to bardzo ważne w całej mojej pracy. Oto jej pierwszy paragraf:

„Kwatera Główna Wojskowych Sił Lotniczych
Waszyngton
1 stycznia 1943

Do Głównodowodzącego Generała
Dowództwa Transportu Powietrznego

Dotyczy: Ruchu rosyjskich samolotów.

1. Zgodnie z zarządzeniem prezydenta „samoloty będą dostarczone jak najszybciej zgodnie z planami”. W celu wykonania tej dyrektywy nadaje się pierwszeństwo rosyjskim samolotom w zakresie modyfikacji, wyposażenia i

przemieszczania się, nawet przed samolotami Wojskowych Sił Lotniczych Stanów Zjednoczonych...

Z polecenia

Generała-porucznika Arnolda

Richard H. Ballard

Pułkownik, G.S.C.

Szef Sztabu Lotniczego, A-4"

„...W celu wykonania tej dyrektywy, nadaje się pierwszeństwo rosyjskim samolotom w zakresie modyfikacji, wyposażenia i przemieszczania się, nawet przed samolotami Wojskowych Sił Lotniczych Stanów Zjednoczonych...”

Rosjanie służący pod rozkazami pułkownika Kotikowa przenieśli się teraz z Newark do Great Falls. W tym czasie byłem już wręcz w przyjacielskich stosunkach z nimi. Z punktu widzenia zwykłych zachowań Rosjan w stosunku do Amerykanów można powiedzieć, że były one wyjątkowo serdeczne...

CZARNE TECZKI

Po moim przeniesieniu do Great Falls zdałem sobie sprawę z bardzo ważnego faktu: kiedy my wysyłałiśmy pewne rzeczy do Rosji, Rosja wysyłała pewne rzeczy do nas.

Jedyną rzeczą, która tak naprawdę bardzo mnie niepokoiła, było to, że napływ rosyjskiego personelu do Stanów Zjednoczonych w ogóle nie był objęty żadną kontrolą. Z Moskwy regularnie przylatywały samoloty przywożące nie zidentyfikowanych Rosjan. Widziałem, jak wyskakiwali z samolotu, przeskakiwali przez płot i biegli do najbliższej taksówki. Wyglądało, że wiedzą, jak dostać się w miejsce, do którego zostali skierowani. Było to idealne rozwiązanie, aby zapełnić nasz kraj ogromną ilością szpiegów działających pod fałszywymi nazwiskami, zarówno w czasie wojny, jak i zaraz po jej zakończeniu.

Trudno uwierzyć, ale w roku 1943 w Great Falls nie

obowiązywała żadna cenzura. Ponad siedemdziesięcioletni inspektor Randolph K. Hardy wykonywał prawie podwójną pracę na rzecz Departamentu Skarbu pracując w biurze imigracyjnym i celnym. Jego biuro mieściło się w centrum miasta w odległości około 4 mil (6,4 km) od lotniska. Często grywał również na organach w miejscowym kościele i bardzo nie lubił, kiedy mu się przerywało. Postanowiłem wyposażyć go w telefon, maszynę do pisania, biurko, szafkę na dokumenty, stenografa, tłumacza oraz samochód służbowy.

W końcu zmuszony byłem umieścić nad drzwiami mojego biura dużą tablicę z napisem w języku rosyjskim i angielskim: „Biuro Celne – Zgłoszenia”. Kiedy Hardy nie mógł być obecny w biurze, osobiście sprawdzałem paszporty, notując nazwiska i imiona przyjezdnych oraz inne szczegóły. Nie należało to do moich obowiązków, niemniej dzięki temu mój notes z nazwiskami Rosjan działających na terenie Stanów Zjednoczonych zaczął puchnąć w bardzo szybkim tempie. W końcowym etapie zawierał 418 nazwisk.

Mimo obaw moje kontakty z pułkownikiem Kotikowem układały się jak najlepiej. Robiłem wszystko, co w mojej mocy, aby wysłać jak najwięcej towarów do Rosji. Otrzymane rozkazy były jasne i starałem się je wypełniać najlepiej, jak tylko potrafiłem.

Pułkownik Kotikow doskonale wiedział, że major może działać o wiele więcej niż kapitan. Dlatego nie byłem zbytnio zdziwiony, kiedy dowiedziałem się, że osobiście podyktował po angielsku następujący list do pułkownika Gitzingera:

„Drogi pułkowniku Gitzinger,

Kapitan Jordan codziennie pracuje teraz zawsze z tymi samymi osobami, Oficerem Zaopatrzenia Inżynieryjnego, majorem Boazem, Oficerem Inżynieryjnym Bazy z Siódmej Grupy Transportowej, majorem Lawrence'em, oficerem Alaskiego Skrzydła Kontroli i Inżynierii, majorem Taylorem, Oficerem Wykonawczym Zaopatrzenia, majorem O'Neillem, oficerem Zaopatrzenia Bazy, majorem Ramseyem.

Podczas wzorcowego wykonywania swoich obowiązków jest on często powstrzymywany przez innych oficerów. Dzieje się tak dlatego, że ma on niższy stopień wojskowy od wymienionych oficerów. Proszę pana o zrównanie jego stopnia ze stopniami pozostałych oficerów. Pozwoli to jemu i Rosjanom o wiele lepiej wykonywać swoją pracę.

A.N. Kotikow

Pułkownik, Przedstawiciel ZSRR”

Kiedy uzyskałem nominację na majora, złote liście dębu przyczepił do moich pagonów sam pułkownik Kotikow. Zostało to uwiecznione na fotografii, którą zamieściłem w niniejszej książce.

Tym razem zaczęły mnie martwić dwie inne sprawy. Pierwszą z nich była niezwykle duża ilość czarnych walizek wykonanych z lakierowanej skóry i przewiązanych na krzyż białym sznurkiem zapieczętowanym czerwonymlakiem. Celem ich przeznaczenia była Moskwa. Drugą sprawą było włamanie do naszego magazynu w Gore Field, z którego skradziono ampułki z morfiną z połowy spośród pięciuset zestawów do udzielania pierwszej pomocy.

Pierwszymi sześcioma czarnymi walizkami, które miały polecieć do Moskwy, opiekował się rosyjski oficer. W deklaracji celnej określono je jako „bagaż osobisty”. Bez zadawania zbędnych pytań pozwoliłem wnieść je na pokład samolotu, jednak po pewnym czasie liczba przewożonych jednorazowo walizek wzrosła do dziesięciu, potem do dwudziestu, trzydziestu i w końcu do pięćdziesięciu. Ta ich ilość ważyła już prawie dwie tony i zajmowała cały przedział bagażowy w samolocie. Oficerowie przewożący walizki zostali z czasem zastąpieni przez uzbrojonych kurierów, którzy przewozili je we dwójkę. Na wypadek inspekcji oznaczenie walizek zmieniono z „bagażu osobistego” na „immunitet dyplomatyczny”.

Tak więc tony jakichś materiałów wędrowały do Związku Radzieckiego, a ja nie miałem zielonego pojęcia, co to

takiego. Gdyby ktoś mnie o to zapytał, musiałbym to pytanie zignorować.

Ilekroć pytałem o ten bagaż pułkownika Kotikowa, zawsze odpowiadał, że nie może udzielić mi odpowiedzi, ponieważ jest to sprawa „dyplomatyczna najwyższej wagi”. Ta odpowiedź w ogóle mnie nie zadowalała i mówiłem mu, że te walizki nie są wysyłane przez radziecką ambasadę, ale przez Komisję ds. Zakupów Rządu Radzieckiego mieszczącą się w Waszyngtonie. Mimo to nadal twierdził, że bez względu na ich pochodzenie, i tak podlegają dyplomatycznemu immunitetowi. Byłem pewien, że Kotikow wie, iż pewnego dnia mogę zechcieć zajrzeć do nich.

Walizki te były dla nich tak ważne, że poprosili o oddzielne, zamykane pomieszczenie do ich przechowywania. Jedynym pomieszczeniem w magazynie, które miało zamykane drzwi, było to, w którym przechowywano pakiety z zestawami do udzielania pierwszej pomocy. Dałem je pułkownikowi Kotikowi. W pomieszczeniu z walizkami dyżurowali uzbrojeni kurierzy. Jeden z nich spał na walizkach, a drugi trzymał w tym czasie wartę. Pewnie niesłusznie, ale podejrzewałem ich o kradzież naszych ampułek z morfiną. Moje podejrzenie padło na nich dlatego, że byli jedynymi osobami przebywającymi w tym pomieszczeniu bez świadków.

Pewnego mroźnego popołudnia w marcu 1943 roku około godziny czwartej pułkownik Kotikow powiedział do mnie:

– Zapraszam cię dzisiaj na obiad.

Później zadziwił mnie ponownie wyciągając z kieszeni dwie wysmukłe butelki z długimi zwężającymi się ku górze szyjkami.

– Wódka! – rzucił krótko.

Przyjąłem zaproszenie z przyjemnością i pewną dozą ciekawości. Już od ponad roku współpracowałem z pułkownikiem Kotikowem i jego ludźmi, ale nigdy z nimi nie jadłem obiadu. Gwoli ścisłości często jadaliśmy razem w kantynie oficerskiej,

jednak wieczorem Kotikow i jego ludzie znikali, rozchodząc się do innych restauracji lub jadalni, najczęściej do hotelu Rainbow, gdzie kwaterowali. Był to, o ile mi wiadomo, pierwszy przypadek, kiedy Rosjanie zaprosili Amerykanów na wieczorny posiłek...

Zauważyliśmy, że Rosjanie nagminnie zapominali płacić czekami żywnościowymi w kantynie oficerskiej. Te niedopatrzenia kosztowały nas około 80 dolarów miesięcznie i postanowiliśmy coś z tym zrobić. W kantynie znajdowało się kilka automatów do gry, z których Rosjanie chętnie korzystali. Aby pohamować ich pijaństwo, postanowiliśmy umożliwić im granie na jednym z nich „za darmo”. Dzięki temu jednorękiemu mechanicznemu bandycie udało się nam w końcu znaleźć sposób na uregulowanie ich rachunków za alkohol.

I nagle zaprosili mnie na obiad i jako wabik oferowali mi darmowy alkohol. Nawet nie zastanawiałem się dlaczego. Mając pewne podejrzenia, przeprosiłem pułkownika Kotikowa, mówiąc mu, że nie mogę jechać razem z nim jego Pontiakiem do miasta. Na przyjęcie, które miało się odbyć o siódmej wieczorem w restauracji „Carolina Pines” w Great Falls, pojechałem służbowym samochodem razem z kierowcą. Na wszelki wypadek chciałem być mobilny.

Nie mając zbyt wiele czasu, zapytałem naszego szefa zmiany, czy Rosjanie planują na dzisiaj jakieś loty. Jego odpowiedź była twierdząca. Na pasie startowym stał gotowy do lotu C-47. Jego silniki były rozgrzewane przez grzejniki Nelsona – wielkie brezentowe torby wypełnione gorącym powietrzem. Grzejniki Nelsona pokrywały silniki samolotu i śmigła. (W zimie temperatura na płycie lotniska mogła spaść do takiego samego poziomu jak w Fairbanks, to jest od 20 do 70 stopni[2] poniżej zera. W tej temperaturze olej znajdujący się w silnikach mógł zgęstnieć na kamień. Aby go rozmrozić i uruchomić silnik trzeba było od dwóch do czterech godzin).

Rosjanie zarządzili bazą lotniczą silną ręką, lecz mimo to

miałem nad nimi pewną władzę. Chociaż samoloty przeznaczone dla Rosjan w ramach programu Lend-Lease dostarczano do Great Falls, to jednak Amerykanie latały nimi do Fairbanks. Żaden pilot Stanów Zjednoczonych nie mógł odlecieć bez mojej zgody. Mogłem wstrzymać start każdego samolotu, kiedy tylko chciałem. Podczas mojej nieobecności, tę możliwość miał Dyżurny Oficer Lotów. Skontaktowałem się z wieżą kontroli lotów, podałem im nazwę restauracji i numer telefonu, pod którym będę uchwytany, i zabroniłem wydawania zezwolenia na start jakimkolwiek samolotowi lecącemu z ładunkiem do Rosji bez mojej osobistej zgody.

Myśląc o tym rozkazie, pojechałem do „Carolina Pines”... W przyjęciu uczestniczyło pięciu Rosjan i jeden Amerykanin, czyli ja. Spotkaniu przewodził pułkownik Kotikow. Wśród zaproszonych gości był także pułkownik G.E. Cwietkow, szef zespołu myśliwców przechwytyjących Komisji ds. Zakupów Rządu Radzieckiego...

Siedząc przy stole piliśmy wódkę. Około godziny 20.30, po minięciu prawie dwóch trzecich imprezy, obsługująca nas kelnerka przekazała mi informację napisaną ołówkiem na papierze. Wzywała mnie wieża kontroli lotów lotniska.

W korytarzu restauracji znajdował się ogólnie dostępny telefon, z którego zadzwoniłem do wieży kontrolnej. Poinformowano mnie, że przed chwilą zaczęto rozgrzewać silniki samolotu C-47 i kilku nowo przybyłych kurierów domagało się pozwolenia na start. Nie wracając do głównego pomieszczenia restauracji, gdzie nadal trwała kolacja, szybko ubrałem płaszcz, zbiegłem po schodach do samochodu i rozkazałem kierowcy jechać jak najszybciej do hangarów, które położone były w odległości około 4 mil (6,4 km) od restauracji.

W Great Falls panował właśnie środek zimy. Na ziemi leżała gruba warstwa śniegu, a na krystalicznie czystym niebie migotały gwiazdy. Tej nocy temperatura na zewnątrz spadła poniżej 20 stopni (-29°C).

Kiedy zbliżaliśmy się do samolotu, w jego otwartych drzwiach zaczęła majaczyć postać potężnie zbudowanego Rosjanina. Stał oparty plecami o jedną stronę ościeża z nogą i ręką opartą o drugą. Wspiąłem się do góry, podczas gdy on próbował mnie przed tym powstrzymać wypinając swój brzuch. Odepchnąłem go i prześlizgnąwszy się pod jego ręką, wszedłem do środka samolotu.

Kabina oświetlona była jedną żarówką umieszczoną na suficie. Wewnątrz znajdowała się duża ilość czarnych walizek przewiązanych sznurkiem i opieczętowanych czerwonym lakiem. Opierając się łokciem o górną powierzchnię ich stosu stał drugi Rosjanin, chudszy od pierwszego, który na mój widok wyprostował się. Obaj mieli około czterdziestki i pod skórzanymi kurtkami nosili typowe dla rosyjskich cywili niebieskie ubranie. Spod kurtek wystawały kolby pistoletów tkwiących w noszonych pod ręką kaburach.

Nie trudno było zgadnąć, że mieliśmy tu do czynienia z nową dostawą walizek. W pierwszym odruchu pomyślałem: „Następna dostawa tych cholernych walizek!” Potem przyszło mi do głowy, że był to najlepszy moment, aby je otworzyć i zobaczyć, co w nich jest. Po znakach, jakie im dałem, zrozumieli, co chcę zrobić.

Nagle zaczęli się zachowywać, jakby postradali zmysły. Zaczęli tańczyć. Skoczyli na mnie z rękoma i łamanym angielskim wykrzykiwali bez przerwy jedno słowo: „Dyplomatki!” Odsunąłem ich od siebie i sięgnąłem do kieszeni po metalowy futerał z brzytwą, którą nosiłem zamiast noża.

Wyczuwając mój zamiar, chudszy z kurierów rzucił się nagle twarzą w kierunku walizek i rozłożył się na nich całym ciałem, najszerszej jak mógł. Udało mi się wyciągnąć spod niego jedną z nich. Aż podskoczył do góry, kiedy zorientował się, że chcę przeciąć opasujący ją sznurek. W tym momencie ich wygłupy i krzyk wzmogły się jeszcze bardziej.

Kiedy otwierałem trzecią walizkę, moją głowę przeszyła nagła myśl, która sprawiła, że moje czoło zrosiło się potem. Rosjanie zachowywali się jak wariaci, byli wściekli i gotowi do walki. Jeden z nich znajdował się przede mną, a drugi za mną. Zastanawiałem się, czy ten, który stał za mną, nie strzeli do mnie w desperacji. Nie byłoby przy tym żadnego Amerykanina jako świadka i moja śmierć mogłaby zostać potraktowana jako „nieszczęśliwy wypadek”.

Wezwałem do siebie naszego żołnierza, który 30 stóp (9 m) dalej patrolował okolicę. Kiedy szedł, słychać było, jak śnieg skrzypi pod jego butami. Wychyliwszy się z samolotu, zapytałem go, czy ma jakieś doświadczenie w walce. Odparł twierdząco. Walczył na Południowym Pacyfiku. Przysunąłem się bliżej do niego i powiedziałem:

– Zamierzam otworzyć większą ilość tych walizek. Chcę, abyście mieli oko na tych dwóch Rosjan. Obaj są uzbrojeni. W zasadzie nie spodziewam się żadnych kłopotów, ale jeśli któryś z nich wymierzy we mnie broń, chcę, aby to któryś nich pierwszy wyciągnął broń. Rozumiecie mnie?

Po chwili zastanowienia żołnierz spojrzał mi prosto w oczy i zapytał:

– Czy to rozkaz?

– Tak, to rozkaz – odrzekłem.

Przeładował karabin, aby być w razie czego gotowym do strzału. Był wystarczająco wysoki, aby widzieć wnętrze samolotu. Mając teraz obok siebie uzbrojonego żołnierza czułem się o wiele pewniej.

Jeden z Rosjan wyskoczył z samolotu i szybko pobiegł w kierunku hangaru, aby zadzwonić. Drugi z nich, który był niemal bliski płaczu, zaczął zawiązywać z powrotem sznurki, które wcześniej porozcinałem. Z doprowadzeniem walizek do porządku był pewien kłopot. Otóż Rosjanie wybrali najtańszy

model walizki, jaki był dostępny. Nie miały one żadnych zamków, a jedynie parę klamer. Wszystkie były zaadresowane na ten sam adres: „Do dyrektora, Instytut Techniki i Informacji Ekonomicznej, Czkałowskaja 47, Moskwa 120, ZSRR”.

Postanowiłem sprawdzić, co w nich jest. Zajrzałem do co trzeciej z nich. Z około pięćdziesięciu sprawdziłem osiemnaście. Przejrzałem je dokładnie, ponieważ szukałem zaginionej morfiny (w rzeczy samej nie znalazłem ani jednej ampułki). Wewnątrz kabiny światło było tak słabe, że bez latarki nie było możliwości odczytania tekstu. Musiałem zdjąć z rąk rękawice. Od zimna drętwiały mi palce. Wykorzystując za podkładkę kolano, pospiesznie robiłem ołówkiem notatki na dwóch długich kopertach, które przypadkowo znalazłem w kieszeni...

Pierwsza rzecz, jaką wygrzebałem, wywołała u mnie niesmak. Była to opasła księga na temat przewozu czworonożnych zwierząt. Czy to możliwe, aby dla przewozu takiej makulatury amerykańscy piloci ryzykowali życie? Jednak na końcu tego dzieła znajdowały się tablice i mapy przedstawiające prawie wszystkie połączenia kolejowe istniejące w Stanach Zjednoczonych.

Razem z tą księgą zapakowane były mapy drogowe, jakie można kupić na każdej stacji benzynowej. Co ciekawe, wszystkie one były mocno poznaczone. Wszystkie razem stanowiły szczegółową mapę Stanów Zjednoczonych z naniesionymi na niej nazwami miejsc, w których istniały zakłady przemysłowe. Na przykład przy Pittsburghu naniesione były nazwy takich zakładów, jak „Westinghouse” i „Blaw-Knox”.

Następna walizka wypełniona była materiałami zgromadzonymi przez oficjalnie działającą w Stanach Zjednoczonych Radziecką Agencję Telegraficzną „TASS”. Trzecia walizka była przeznaczona dla należącej do rządu radzieckiego Amtorg Trading Corporation z Nowego Jorku. Kolejna walizka zawierała zbiór map Komisji ds. Kanału Panamskiego z naniesionymi na

nich punktami strategicznymi położonymi w Strefie Kanału oraz podanymi odległościami do portów i wysp usytuowanych w promieniu tysiąca mil (1852 km) od kanału.

Inna walizka wypełniona była dokumentami, które dotyczyły poligonu Aberdeen Proving Ground, jednego z „kluczowych” miejsc w czasie wojny. Sądząc po tym, co zawierały otwarte przeze mnie walizki, pozostałe mogły zawierać materiały dotyczące sprzętu, rafinerii, hut, kopalń, cementowni etc. Przypuszczam, że inne dokumenty były przewożone przez wywiad także statkami. Były tam setki różnego rodzaju katalogów handlowych i pism naukowych... a także dokumenty na temat Meksyku, Argentyny i Kuby.

W przeszukanych walizkach znajdowały się dokumenty, które sądząc po ich treści pochodziły prawdopodobnie z Departamentu Rolnictwa, Handlu oraz Stanu. Marginesy wszystkich ich były obcięte do samego tekstu. Przypuszczam, że zrobiono to w celu zmniejszenia ich wagi lub usunięcia pieczęci w rodzaju „Tajne”, „Poufne” lub „Ograniczony dostęp”, w przeciwnym bowiem razie dokumenty te nigdy nie mogłyby opuścić Stanów Zjednoczonych...

Później zauważyłem napis: „Od Hissa”. Nigdy wcześniej nie słyszałem o Algerze Hissie i otworzyłem tę teczkę, ponieważ leżała jako druga na stosie. Okazało się, że zawiera setki zdjęć czegoś, co wyglądało na wojskowe raporty...

Walizka, którą otworzyłem w środku mojego przeszukania, zawierała plany inżynierskie oraz prace naukowe, które najeżone były różnymi wzorami, obliczeniami i specjalistycznym żargonem. Właśnie miałem ją zamykać, kiedy mój wzrok padł na dokument, którego nigdy wcześniej nie widziałem.

Widniejący na nim nagłówek brzmiał: „Biały Dom, Waszyngton”. Jako właściciela osiemdziesięcioakrowej (32,4 ha) działki położonej na wybrzeżu stanu Waszyngton, zaintrygowało mnie ominięcie liter „D.C.”[3] Przystudiowałem ten dokument z

wielką uwagą. Składał się on z dwóch kartek papieru. Był zaadresowany do „Mikojana”, którego nazwisko było dla mnie w tym czasie czymś zupełnie nowym. (Kiedy zapytałem pułkownika Kotikowa, kim jest Mikojan, dowiedziałem się, że był on w tym czasie po Stalinie i Komisarzu ds. Zagranicznych Mołotowie człowiekiem numer trzy w Związku Radzieckim. Był Komisarzem ds. Handlu oraz szefem rosyjskiej strony w programie Lend-Lease).

Po zwrocie „Drogi Panie Ministrze” następowało kilka zdań grzecznościowych. Najbardziej zaintrygował mnie jednak jedenastowyrazowy ustęp na górze drugiej strony dokumentu i to do tego stopnia, że postanowiłem zapisać go na kopercie. Brzmiał on mniej więcej następująco: „...miałem nie lada trudności z wydobyciem tego od Grovesa”.

Dwa ostatnie słowa nie odnoszą się, jak sędzę, bezpośrednio do generała-majora Leslie R. Grovesa, ale do „organizacji Grovesa”. Generał-major Groves, dowódca Obszaru Inżynieryjnego Manhattan, późniejszego Projektu Manhattan, należał do bardzo nielicznej grupy hierarchów w Waszyngtonie, którzy żywili otwartą niechęć i podejrzliwość wobec Rosji...

Pierwszą rzeczą, jaką zrobiłem po znalezieniu tego pisma, było odszukanie podpisu. Zanotowałem go na swojej kopercie jako „H.H.” Być może nie była to dosłowna transkrypcja, niemniej zrobiłem to najdokładniej, jak potrafiłem. Z miejsca pomyślałem, że chodziło tu o Harry’ego Hopkinsa. Zarówno w Great Falls, jak i innych miejscach zawsze w odniesieniu do niego używano tych dwóch liter z pominięciem środkowego inicjału.

Pamiętam, jak musiałem wyciągać to pismo z metalowego spinacza łączącego z nim dwa załączniki, które były zapewne tym, co tak trudno było wydobyć od Grovesa. Jednym z nich była gruba mapa. Rozłożona z trudnością mieściła się między rozpostartymi na całą szerokość rękoma. Widniejąca na niej legenda mówiła: „Oak Ridge, Obszar Inżynieryjny Manhattan”.

Drugim załącznikiem była kopia raportu z nagłówkiem „Oak Ridge” składająca się z dwóch lub trzech stron. Nie zauważyłem na niej żadnego podpisu. Na samej górze pierwszej strony widniał odciśnięty czerwoną pieczętą lub wystukany na maszynie napis „Harry Hopkins” oraz tytuł „Specjalny Koordynator Pomocniczy” lub „Administrator”. Doszedłem do wniosku, że ta kopia była przeznaczona dla Hopkinsa. W raporcie tym natknąłem się na szereg bardzo obco brzmiących dla mnie wyrazów, których znaczenie chciałem wyjaśnić. Były wśród nich takie słowa, jak „cyklotron”, „proton” i „deuter” oraz zwroty w rodzaju: „energia produkowana w wyniku fuzji” i „ściany grubości pięciu stóp [1,5 m] wykonane z ołowiu i wody w celu kontroli swobodnych neutronów”.

Przypuszczam, że nie więcej niż 200 ludzi w całym kraju wiedziało w tamtym czasie, co znaczący te słowa i zwroty. Papier, na którym je zanotowałem, przesłałem później do ekspertyzy do Urzędu ds. Normalizacji w celu ustalenia jego wieku.

Właśnie wtedy po raz pierwszy spotkałem się ze słowem „uran”. Dokładnie słowo to brzmiało „uran 92”. Później przeczytałem w jednej z książek, że 92 oznacza liczbę, pod którą ten pierwiastek umieszczony jest w tablicy Mendelejewa.

W czasie tych wydarzeń, podobnie jak wiele innych osób, nie miałem pojęcia, czym jest Oak Ridge, Okręg Manhattan i kim jest jego szef, generał Groves. Całe to przedsięwzięcie określane było jako „najlepiej chroniona tajemnica w historii”. Projekt ten był tak tajny, że wtajemniczonym weni oficerom zakazano rozmawiać na jego temat w czasie prywatnych rozmów telefonicznych na terenie Pentagonu. Generał Groves twierdził, że bez jego osobistej zgody jego biuro nie ma prawa wysłać jakichkolwiek dokumentów do Białego Domu, nawet na osobiste żądanie prezydenta Stanów Zjednoczonych...

– Od samego początku przedsięwzięto nadzwyczajne środki ostrożności w stosunku do tego całego projektu – oznajmił

Sekretarz Wojny Henry L. Stimson, komentując pierwsze militarne użycie bomby atomowej. – Sam prezydent Roosevelt wydał osobiście taki rozkaz. Co więcej – dodał niewinnie – jego rozkaz był ściśle przestrzegany.[4]

Także Rosjanie, z którymi współpracowałem w Great Falls, wiedzieli o istnieniu bomby atomowej i to co najmniej od marca 1943 roku. Tak więc generał Groves miał powód, aby w październiku 1942 roku nie ufać im. Podobnie jak inni Amerykanie o istnieniu bomby atomowej dowiedziałem się z oświadczenia prezydenta Trumana, który w sierpniu 1945 roku powiedział, że użyto jej przeciwko Japonii, zrzucając ją na Hiroszimę.

W styczniu 1944 roku pojechałem do Waszyngtonu, aby zwrócić uwagę najwyższych autorytetów na coś, co wydawało mi się niedopuszczalnym naruszeniem bezpieczeństwa na terenie „Rurociągu”, ale ani w Departamencie Stanu, ani nigdzie indziej nie chciano ze mną rozmawiać. Dopiero kiedy zapowiedziano, że 23 września 1949 roku Rosjanie zamierzają przeprowadzić próbny wybuch bomby atomowej, udało mi się doprowadzić do spotkania z senatorem Bridgesem i Fultonem Lewisem – ale o tym trochę później.

Było już po jedenastej, kiedy kończyłem przeglądanie czarnych teczek i do kabiny wpadł pułkownik Kotikow. Chciał wiedzieć, kto mi polecił przeprowadzenie tej kontroli, przez którą ucierpiał honor Rosji. Krzyczał, że dopilnuje, aby usunięto mnie z zajmowanego przeze mnie stanowiska. Odpowiedziałem mu, że wykonuję tylko swoje obowiązki i aby pokazać mu w czym rzecz, otworzyłem w jego obecności dwie lub trzy dodatkowe walizki, po czym opuściłemabinę C-47 i skinieniem głowy odwołałem wartownika.

Pułkownik towarzyszył mi w drodze do baraków idąc obok mnie. Bez wątpienia zauważył, że nie jest w stanie wyrzucić na mnie żadnej presji. Niewykluczone że sądził, iż nie zdaję sobie sprawy z wagi tego, co zobaczyłem. Jego głowę zaprzętało

jedynie to, aby te walizki jak najszybciej trafiły do Moskwy. Bardzo chciał wiedzieć, co zamierzam zrobić. Dzisiaj wiem, co należało zrobić. Nie powinienem był pozwolić odlecieć im do Rosji, ale niestety odleciały.

Pułkownik Kotikow poprosił mnie, abym nie otwierał więcej walizek, dopóki nie nadejdą odpowiednie instrukcje z Departamentu Wojny. Powiedział też, że ma nadzieję, iż nie będzie musiał przenosić mnie w inne miejsce. Sądziłem jednak, że zostanę zwolniony. Byłem o tym tak przekonany, że nawet spakowałem już swoje rzeczy. Jednak z Departamentu Wojny nie nadchodziły żadne informacje. W końcu wywnioskowałem, że Kotikow nie złożył na mnie żadnej skargi. Przyszło mi na myśl, że może nie ośmielił się tego zrobić.

Na ręce pułkownika George'a F. O'Neillla, który pełnił obowiązki oficera do spraw bezpieczeństwa 34 Oddziału Zapasowego w Gore Field, złożyłem raport, w którym opisałem sprawę pięćdziesięciu walizek, jakie sprawdziłem. Zainteresowało go to do tego stopnia, że przekazał mój raport swojemu zwierzchnikowi w Spokane. Jednak z jego strony nie nadeszła żadna odpowiedź, nawet po powtórным złożeniu raportu przez pułkownika O'Neillla. Najwidoczniej nikt nie chciał rzucać cienia na nasze przymierze...

„TYLKO NIE PRODUKUJCIE ZA WIELE...”

Pewnego kwietniowego ranka w roku 1943 pułkownik Kotikow zapytał mnie, czy nie znalazłoby się jakieś wolne pomieszczenie, w którym można by było przechować bardzo ważny towar o wadze około dwóch tysięcy funtów.

– Niestety – odrzekłem – mamy już na składzie ćwierć miliona funtów towarów i więcej się nie zmieści.

W odpowiedzi poprosił mnie, abym połączył go z Waszyngtonem. Słyszałem, jak przez krótką chwilę rozmawiał w swoim ojczystym języku, po czym zasłonił ręką na krótko mikrofon słuchawki i powiedział do mnie po angielsku:

– Wkrótce przyleci do nas bardzo ważny ładunek eksperymentalnych materiałów chemicznych.

Następnie znowu zaczął mówić po rosyjsku, a po chwili – ponownie do mnie – po angielsku.

– Zaraz podejdzie Pan Hopkins – oznajmił. To, co nastąpiło później, było największą niespodzianką w całym moim życiu. Podał mi słuchawkę, mówiąc: – Wielki Szef, Pan Hopkins, chce z panem rozmawiać.

To było coś. Po raz pierwszy miałem rozmawiać z tym legendarnym człowiekiem, czołową postacią świata Lend-Lease, którego byłem częścią. Musiałem uważać na to, co mówię i robię. Moja pamięć, na którą normalnie nie narzekam, była pobudzana przez dreszcz związany z tym wydarzeniem. Co więcej, zapadło mi ono mocno w pamięci, ponieważ w czasie całego mojego dwudziestopięciomiesięcznego pobytu na lotnisku Newark i w Great Falls było to dla mnie niezwykle przeżycie.

– Mówi Jordan – wyjąkałem w końcu pełen niepokoju.

– Tu mówi Hopkins – usłyszałem nagle w słuchawce męski głos. – Czy to pan jest moim tamtejszym ekspedytorem?

Odrzekłem, że jestem przedstawicielem Narodów Zjednoczonych w Great Falls współpracującym z pułkownikiem Kotikowem.

Kto w takich okolicznościach mógłby wątpić, że rozmawia z Harrym Hopkinsem? Przyjaciele sugerowali mi, że mógł to być Amerykanin i jednocześnie sowiecki agent. Ta możliwość wydaje mi się bardzo wątpliwa, ponieważ uwaga, którą chwilę później uczynił, całkowicie przeczy temu przypuszczeniu, jako że tylko ja i on wiedzieliśmy o tym, o czym napomknął.

– Czy piloci, których panu wysłałem, dotarli do pana? – zapytał.

– Tak, proszę pana – odrzekłem. – Bardzo się nam przydali, pomogli nam w rozładowaniu korków, jakie mieliśmy w Rurociągu.

Hopkins wysłuchiwał mnie uważnie i przeszedł od razu do sedna sprawy, o której chciał ze mną rozmawiać.

– Posłuchaj mnie uważnie, Jordan – powiedział. – Niedługo przybędzie do was bardzo ważny ładunek z chemikaliami. Chcę, abyś przesłał go dalej. To wyjątkowa przesyłka.

– Czy mam powiedzieć o tym głównodowodzącemu? – zapytałem.

– W żadnym wypadku. Nie chcę, abyś rozmawiał o tym z kimkolwiek – rozkazał. – Tej sprawy ma nie być w aktach. Nie rób wokół tego zbyt wielkiego szumu, po prostu, wyślij to szybko i po cichu.

Zapytałem go, w jaki sposób poznam, że to właśnie ten ładunek a nie inny. Zasłonił słuchawkę telefonu i usłyszałem, jak zwraca się do kogoś z pytaniem: „Jak Jordan pozna samolot z naszym ładunkiem, kiedy już tam doleci?” – po czym po chwili z powrotem usłyszałem jego głos w słuchawce: – Rosyjski pułkownik, który jest tam z panem, wskaże panu właściwy samolot. Proszę wyekspediować go najszybciej, jak to tylko możliwe, i proszę usunąć wszystkie zapiski dotyczące tego transportu!

Następnie usłyszałem głos innej osoby mówiącej z rosyjskim akcentem, która zażądała rozmowy z pułkownikiem Kotikowem. Byłem bardzo ciekaw, kiedy pułkownik skończy rozmowę. Chciałem wiedzieć, o co w tym wszystkim chodzi i skąd przybędzie ten ładunek. Pułkownik powiedział, że będzie jeszcze więcej takich przesyłek, które przylecą z Kanady.

– Coś ci pokażę – oznajmił.

Przypuszczalnie po mojej rozmowie z Hopkinsem zostałem uznany za członka „łóży”. Ze swojego stosu dokumentów dotyczących chemikaliów przeznaczonych do celów wojskowych Kotikow wyjął teczkę z dokumentami zatytułowaną „Bomba Proszkowa”. Wyjął z niej kartkę papieru i na samym jej początku pokazał mi coś palcem. Po chwili moje oczy dostrzegły słowo „Uran”. Powtarzam

raz jeszcze, że w roku 1943, zarówno dla mnie, jak i dla większości Amerykanów to słowo nic nie znaczyło.

Ładunek, który miał przybyć w niedługim czasie, był jedynym, jaki przeszedł wyłącznie przez moje ręce, nie licząc prywatnych zakupów Rosjan, takich jak ubranie czy alkohol. Był to jedyny ładunek spośród ogromnej masy towarów, jakie przesłałem do Rosji, którego nie wolno mi było nigdzie odnotować. Był również jedynym, o którym miałem nie informować swoich przełożonych i który miałem zachować w całkowitej tajemnicy.

Pomimo pośpiechu, jakiego oczekiwał ode mnie Hopkins, samolot przewożący ten ładunek przyleciał z pięcioletnim opóźnieniem. Rano 10 czerwca spostrzegłem stojący na pasie samolot transportowy C-47. Podeszedłem do niego i zapytałem pilota, na co czeka. W odpowiedzi pilot odrzekł mi, że czeka na przylot specjalnego ładunku. Siedem lat później pilot ten przedstawił się prasie jako porucznik sił powietrznych Ben L. Brown z Cincinnati.

Zapytany o ten samolot pułkownik Kotikov odpowiedział mi, że ładunek, którym tak bardzo interesował się Hopkins, stoi właśnie na podjeździe kolejowym. Dodał, że powinienem jak najszybciej wysłać po niego ciężarówkę. Przybył on prosto z Toronto pod eskortą jednego rosyjskiego strażnika. Później zanotowałem jego nazwisko w moim pamiętniku. Nazywał się Władimir Anoufriew. Przypisałem mu inicjały „K. K.”, które oznaczały „kanadyjski kurier”.

Ładunek składał się z 15 drewnianych skrzyń, które miały odlecieć do Moskwy przez Alaskę. Porucznik Brown powiedział później, że w Fairbanks jedna ze skrzyń wypadła z samolotu i w wyniku uszkodzenia jednego z jej rogów wysypała się z niej niewielka ilość proszku w kolorze czekolady. Powodowany ciekawością wziął jego garść i zapytał, czy ktoś wie, co to jest. Sowiecki oficer wytrącił mu go z ręki i nerwowo zaczął krzyczeć: „Nie, nie, to może spalić ręce!”

Dopiero w drugiej połowie roku 1949 udowodniono ostatecznie dzięki wiarygodnym zapisom, że w czasie wojny rządowe agencje Stanów Zjednoczonych dostarczyły Rosjanom co najmniej trzy ładunki zawierające związki uranu. Łącznie 1465 funtów, czyli blisko trzy czwarte tony. Potwierdzono także wysyłkę około jednego kilograma, to jest 2,2 funta, metalicznego uranu, w czasie gdy całkowity amerykański jego zapas wynosił zaledwie 4,5 funta.

W operację tę zamieszany był zarząd Lend-Lease, Departament Handlu, Wydział Dostaw Departamentu Skarbu i Rada Ekonomiczna ds. Działań Wojennych. Wmieszany w to był także Departament Stanu, który odmówił wglądu w akta operacji Lend-Lease i jej następczyni Agencji Ekonomii Zagranicznej.

Pierwsze dwa ładunki zawierające uran wyruszyły z Great Falls drogą powietrzną. Trzeci wysłano ciężarówką i koleją z Rochester w stanie Nowy Jork do Portland w Oregonie, a następnie drogą morską do Władywostoku. Pierwsze dwa ładunki wysłano w marcu i czerwcu 1943 roku a trzeci w lipcu 1944. Ładunek, o którym rozmawiałem z Hopkinsem, bez wątpienia dotyczył tego z czerwca 1943 roku.

Była to nie tylko największa z naszych transakcji uranowych, jakie przeprowadziliśmy ze Związkiem Sowieckim, ale i najbardziej szokująca. Wydaje się, że nie było niczego, co by mogło powstrzymać naszych przedstawicieli przed udzieleniem Rosjanom niezbędnej pomocy w celu opanowania przez nich tajemnic syntezy jądrowej. Przez cztery lata monopol na posiadanie bomby atomowej był naszym atutem w polityce zagranicznej. Jednak 23 września 1949 roku, dużo wcześniej niż przewidywał Waszyngton, prezydent Stanów Zjednoczonych oznajmił, że na terenie Związku Radzieckiego miała miejsce eksplozja bomby atomowej.

Z uwagi na bezpieczeństwo narodowe wiosną 1943 roku, w czasie prowadzenia prac w ramach Projektu Manhattan, nałożono embargo na eksport materiałów uranowych. Jednak gorliwcy zasiadający w

Waszyngtonie ustalili, że Rosjanie muszą za wszelką cenę posiadać wszystkie składniki potrzebne do budowy własnej bomby atomowej. Już najwyższa pora, aby właściwie ocenić panujący w owym czasie silny prosowieizm.

Na przykład Joseph E. Davies, ambasador Stanów Zjednoczonych w Związku Radzieckim w latach 1936–1939, był autorem książki i filmu zatytułowanego Misja w Moskwie, który siał wręcz skandaliczną propagandę. W wywiadzie z 18 lutego 1946 roku, jakiego udzielił waszyngtońskiej gazecie Times-Herald, powiedział: „Rosjanie mają moralne prawo szukać w samoobronie sposobu na skonstruowanie bomby atomowej, nawet gdyby mieli posłużyć się do tego wywiadem wojskowym, zwłaszcza w sytuacji gdy zostali wykluczeni z grona wtajemniczonych, mimo iż byli jednym z Aliantów”. Był także profesor Harold C. Urey, amerykański naukowiec, który bardzo dobrze znał kulisy Projektu Manhattan. Jeszcze 14 grudnia 1949 roku w raporcie opracowanym dla Komitetu Unii Atlantyckiej stwierdził, że major Jordan powinien trafić pod sąd wojenny, jeśli z jego rozkazu usunięto cokolwiek z samolotów lecących do Rosji.

Kiedy amerykańskie dostawy zostały odcięte, w celu wymanewrowania generała Grovesa niezbędne materiały zaczęto dostarczać z Kanady. Dopiero w roku 1946 dowódca Projektu Manhattan dowiedział się od Komitetu Do Badania Działalności Antyamerykańskiej, że jego blokada została przełamana.

Zeznania, jakie złożyłem pod przysięgą, sprowadzały się tylko do jednego wniosku: objazd przez Kanadę był wspierany przez Hopkinsa. Na jego polecenie zarząd Lend-Lease wydał stosowne zezwolenie, bez którego żaden ładunek nie mógł normalnie nigdzie wyruszyć. Do transportu wykorzystywano kanały przerzutowe należące do Lend-Lease oraz zatrudniony w tej operacji personel, w tym także mnie. Ślady tego spisku ukrywano w księgach rozliczeń Lend-Lease pod nazwą transakcji „gotówkowych”. Należność za cały ten ładunek opłacała czekiem firma Amtorg Trading Corporation.

Ponieważ początkowy etap transportu ładunków wysyłanych do Rosji nadzorowali Amerykanie, niemożliwe było ominięcie terytorium Stanów Zjednoczonych – obojętne czy była to Alaska, czy Montana. Dlatego tak ważne było zdobycie licencji eksportowej, jaką mogła wydać tylko Rada Ekonomiczna ds. Działań Wojennych. W tym celu sporządzono odpowiedni dokument ukrywający amerykańskie pochodzenie towaru. Jego treść zmieniono tak, aby możliwe było przeprowadzenie manewru z wykorzystaniem Kanady jako zasłony. Dokonali tego przedstawiciele Rady Ekonomicznej ds. Działań Wojennych, których tożsamość została ukryta przez Departament Stanu. Tak poprawiona licencja eksportowa została wydana 29 kwietnia 1943 roku i nosiła numer C-1643180.

Zapomniano jednak o dwóch bardzo istotnych faktach: (a) na towar dostarczany przy użyciu zwykłych samolotów potrzebne były faktury, (b) wojskowe siły lotnicze prowadziły swoje operacje nie tylko w Great Falls, ale i w Fairbanks. Rachunki i listy przewozowe dostarczają niepodważalnych dowodów na to, że 9 czerwca 1943 roku do Great Falls dostarczono piętnaście skrzyń zawierających uran, które wysłano następnie samolotem należącym do Lend-Lease do Związku Radzieckiego.

Ładunek pochodził z Eldorado Mining & Refining, Ltd w Great Bear Lake i został przesłany przez port Hope w Ontario. Kanadyjska licencja na eksport broni o numerze OF1666 zezwalała na tę wysyłkę. Towar przewiozła koleją firma Chicago, Milwaukee, St Paul & Pacific Railway. Jako konsygnatariusz figurował pułkownik Kotikow, przedstawiciel Komisji ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego z siedzibą w Gore Field i Great Falls.

Za całą tą sprawą kryje się jeszcze inna historia. 1 lutego 1943 roku na biurko zatrudnionego w firmie Chematar, Inc. w Nowym Jorku Hermanna H. Rosenberga trafił dokument z pytaniem o możliwość dostarczenia uranu. Prośbę tę złożyła Komisja ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego, która potrzebowała 220 funtów (99,8 kg) tlenku uranu, 220 funtów azotanu uranu oraz

25 funtów (11,3 kg) metalicznego uranu.

W tym czasie budowano właśnie laboratoria w Oak Ridge, które miały być ukończone dopiero za rok. Sześć dni wcześniej Rada ds. Produkcji Wojennej wydała rozporządzenie numer M-285, które określało formy kontroli dystrybucji składników zawierających uran wśród rodzimych gałęzi przemysłu, w tym zakładów produkujących szkło i ceramikę. Był to wybieg mający umożliwić eksport tego rodzaju materiałów, które mogły dzięki temu być wykorzystane do celów wojennych. Rosjanie twierdzili, że pilnie potrzebują azotanu uranu do badań medycznych oraz tlenku uranu i uranu w postaci kruszcu do hartowania stali, z której wyrabiali lufy armat i karabinów. W tej sytuacji Stanom Zjednoczonym nie pozostało nic innego do zrobienia, jak tylko zaakceptować ich prośbę, aby nie dawać im powodu do podejrzeń, że im nie ufamy.

Metaliczny uran był nieosiągalny. Jednak 23 marca na skutek interwencji Rosenberga firma S.W. Shattuck Chemical Co. z Denver wysłała pułkownikowi Kotikowowi do Great Falls cztery ładunki o wadze 691 funtów (313,4 kg) każdy. List przewozowy wystawiony przez firmę Burlington Railroad określał zawartość ładunku jako „Substancje chemiczne”. Oprócz tego Rosenberg dołączył do niego osobisty list skierowany do pułkownika Kotikowa, w którym podał jego szczegółową zawartość. Składał się on z 220 funtów azotanu uranu i 200 (a nie 220) funtów tlenku uranu. Dopóki odpowiedzialność za tę transakcję spoczywała na Lend-Lease i była ona pokrywana z amerykańskich funduszy, dopóty nikt nie wymagał żadnej licencji na eksport. Ładunek wysłano bez żadnych zakłóceń „Rurociągiem”.

Jednak Rada ds. Produkcji Wojennej, która udzielała zezwoleń na tę transakcję, zaalarmowała Projekt Manhattan. Było już jednak za późno, aby powstrzymać transakcję z firmą Shattuck. Generał Groves pogodził się z nią niechętnie i tylko pod warunkiem, że nie zdradzi się Rosjanom znaczenia tych substancji chemicznych, co oczywiście nie było dla Rosjan żadną tajemnicą.

Podczas śledztwa często w zakłopotanie wprawiały mnie pytania, dlaczego wykazy eksportowe do Rosji nic nie wspominały o uranie. Wysyłka towaru przez firmę Shattuck była legalna i miała akceptację Lend-Lease, Rady ds. Produkcji Wojennej oraz Projektu Manhattan.

Kilka miesięcy później odwiedziłem Johna F. Moynihana, byłego członka redakcji gazety Newark News. W czasie mojej służby na lotnisku w Newark, był podporucznikiem, który doszedł do stopnia pułkownika jako „odpierający ataki rzecznik prasowy” generała Grovesa. Do jego obowiązków należało wyciszenie spraw.

– Słyszałem, jak pan gubi się w zeznaniach – powiedział. – Sądzę, że mogę opowiedzieć panu o czymś, czego pan zapewne nie słyszał. Otóż, wysłano mnie do Denver w celu zatuszowania sprawy związanej z firmą Shattuck i jej transportami. Wszystko to ukryto pod nazwą „mieszanina związków soli” i umieszczono w kartotekach dotyczących zupełnie innego metalu.

Generał Groves starał się jak najszybciej zatuszować aferę, jaka wynikła w związku ze skrzyniami firmy Shattuck. Na początku kwietnia nałożył obowiązujące w całym kraju embargo polegające na zawieraniu dobrowolnych kontraktów z brokerami produktów chemicznych, którzy obiecali Stanom Zjednoczonym pierwszeństwo w zakupie tlenku uranu, azotanu uranu i uranianu sodowego, jakie otrzymywali od swoich kontrahentów.

O całej tej sprawie z uranem Rosenberg dowiedział się, kiedy chciał zrealizować następne zamówienie Komisji ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego. Zamówienie opiewało na 500 funtów (226,8 kg) azotanu uranu i taką samą ilość tlenku uranu. 23 kwietnia 1943 roku Rosenberg skontaktował się z firmą Canadian Radium & Uranium Corp. z Nowego Jorku, która była wyłącznym dystrybutorem firmy Eldorado Mining & Refining, Ltd, producenta uranu z Great Bear Lake.

Po czterech dniach negocjacji Rosenberg mógł zawiadomić

Rosjan, że sprawa zakończyła się dla nich pomyślnie. Ładunek z Ontario do Great Falls i dalej do Moskwy został wysłany.

Machlojka związana z Port Hope polegała między innymi na tym, że pozwalała ominąć kontrolę Rady ds. Produkcji Wojennej, która z pewnością ostrzegłaby Projekt Manhattan, gdyby znała fakty. Jednak jurysdykcja Rady rozciągała się jedynie na południe od granicy z Kanadą.

Generał Groves został bezzwłocznie powiadomiony o złożeniu przez Rosjan zamówienia na 1000 funtów (453,6 kg) soli uranowej. Nie martwił się tym zbyt, sądząc, że embargo na eksport będzie skuteczne. Po odmowie akceptacji tego zamówienia, po pewnym czasie zmienił zdanie i zaaprobował je, mając nadzieję, że uda mu się w ten sposób ustalić, czy Rosjanie zdołają zdobyć uran, który Projekt Manhattan przeoczył. Przed wybuchem wojny przemysł Stanów Zjednoczonych zużywał rocznie ponad 200 ton chemicznych związków uranu.

– Nie przypuszczaliśmy, że te materiały opuszczą nasz kraj – wyznał generał Groves 7 grudnia 1949 roku. – Powinno się było temu zapobiec.[5]

Jeśli chodzi o Stany Zjednoczone, embargo było skuteczne. O tym, że omijano je za pośrednictwem Kanady, generał Groves dowiedział się dopiero 3 lata później.

Kolejne naruszenie embarga nastąpiło w roku 1944 wraz z trzecią dostawą związków uranu do Rosji. Był to głównie azotan uranu. W maju tego samego roku pułkownik Kotikov pokazał mi zawiadomienie z Komisji ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego, abym zwrócił uwagę na ładunek zawierający 500 funtów (226,8 kg) związku uranu, który miał wkrótce nadejść. Niedługo potem pułkownik poleciał do Rosji. Na zakończenie swojej misji w Stanach Zjednoczonych zaproponował osobiście zawieźć ten cenny ładunek do Moskwy.

Transakcja była zaaranżowana przez Lend-Lease i nadano jej charakter zwykłej „umowy handlowej”. Zamiast firm Chematar i

Canadian Radium & Uranium na kontrahenta wybrano Wydział Dostaw Departamentu Skarbu, mimo iż zgodnie z przepisami nie miał on prawa dostarczać produktów uranowych do Związku Radzieckiego.

Dostawców wyłoniono w drodze licytacji. Zwycięzcą została firma Eastman Kodak Company. Podczas realizacji kontraktu oczekiwane 500 funtów zmalało do 45 (20,4 kg). Eastman Kodak poinformował o tym zamówieniu Radę ds. Produkcji Wojennej.

Bez względu na motywy Kodak był zdecydowany nie wysyłać ładunku drogą powietrzną. Po inspekcji, jaką w Rochester przeprowadził Departament Skarbu, firma MacDaniel Trucking Company przewiozła go 24 lipca do Składu Wojskowego w Terre Haute w stanie Indiana. Ładunek przetransportowano wagonem towarowym numer 97 352 należącym do firmy Erie Railroad i 11 sierpnia dostarczono do Północnego Portland w stanie Oregon. Za pomocą nie ustalonych jeszcze środków transportu azotan uranu przewieziono na pokład rosyjskiego statku Kaszirstroj, który 3 października odpłynął do Władywostoku. Pułkownik Kotikow, który planował triumfalny powrót do swojej ojczyzny z ćwierćtonowym ładunkiem „proszku do bomb” jako swoim trofeum, z rozgoryczeniem porzucił ten zamiar, dowiedziawszy się, że będzie go tylko 45 funtów.

Za kupno uranu dla Projektu Manhattan w roku 1944 odpowiadał dr Phillip L. Merritt. 24 stycznia 1950 roku zeznał on pod przysięgą przed Komitetem Do Badania Działalności Antyamerykańskiej, że był zdumiony, dowiedziawszy się dzień wcześniej, iż zamówiony w firmie Eastman Kodak materiał wysłano do Rosji jako zamówienie wojskowe.

Generał Groves podobnie jak dr Merritt nic o tym nie wiedział. Na procesie zapytano go jako świadka, czy jest możliwe, aby w roku 1944 wysłano uran do Związku Radzieckiego. Generał odpowiedział: „Jeśli my w tym nie pomagaliśmy, to nie było to możliwe, nie bez naszej wiedzy. Jeśli jednak tak się stało, musiało się to odbyć w tak wielkiej tajemnicy, żeby nie można

było tego odkryć”. [6] Generał Groves oznajmił także, że nie było takiej możliwości, aby Rosjanie mogli zdobyć w Stanach Zjednoczonych uran „bez poparcia ważnych osobistości z rządu”. [7]

Komisja ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego posiadała informacje, które pozwoliły Rosjanom wyprodukować z soli uranowych 25 funtów metalicznego uranu przy zastosowaniu procesu, który wymagał użycia wysoko specjalistycznego sprzętu. Za radą i wsparciem ze strony Lend-Lease przedstawiciele Komisji przez okrągły rok pukali do wszelkich możliwych drzwi, od Wojskowego Zaopatrzenia Chemicznego zaczynając, a na biurze Sekretarza Stimsona kończąc. Uran w postaci metalicznej w rzeczywistości nie istniał w Stanach Zjednoczonych i dlatego nie było go na liście Projektu Manhattan obejmującej materiały objęte embargiem, ani też nie był określany materiałem „strategicznym”.

Listem do dyrektora Komisji, generała Leonida G. Rudenki, z 17 kwietnia 1944 roku Stimson zakończył sprawę serii grzecznościowych odmów, jakich udzielano Komisji. Jednak Moskwa była uparta. Pod wpływem jej nacisków Komisja i jej amerykańscy przyjaciele mieli silny bodziec do działania. Pomyślano, że można by uran wyprodukować na zamówienie jakiejś prywatnej firmy.

Podobnie jak w innych przypadkach, również do tej sprawy zabrano się w sposób okrężny. Najpierw Komisja zwróciła się z propozycją do Manufacturers Chemical Co. mieszczącej się pod numerem 527 przy Piątej Alei w Nowym Jorku. Z kolei firma ta przesłała zamówienie do firmy A.D. Mackay Inc. mieszczącej się przy ulicy Broadway 198, a ta do Cooper Metallurgical Laboratory z Cleveland. Zarówno Mackay, jak i koncern Cooper, nie podejrzewali, że ich klientem jest Związek Radziecki.

Mackay poinformował o swoim zamówieniu Radę ds. Spraw Produkcji Wojennej, a ta ludzi odpowiedzialnych za Projekt Manhattan. W rezultacie do Cleveland wysłano Lawrence’a C.

Burmana, który był jednym z ekspertów zajmujących się rzadkimi metalami, aby nakłonić firmę Cooper do „obniżenia jakości” swojego produktu. Nie wyjaśnił im, dlaczego mają tak zrobić. Wyprodukowana czteroipółfuntowa (2 kg) bryła metalu zamiast 99 procent uranu zawierała go tylko 87,5 procent.

Następnie dostarczono Rosjanom niewielką próbkę tej bryły, aby pokazać im, co „można uzyskać w Stanach Zjednoczonych”. Ostatecznie wysłano im tylko jeden kilogram uranu. W odpowiedzi Komisja przestała domagać się czystego uranu. Aby nie wzbudzać niczych podejrzeń, od 1944 roku w wykazach materiałów eksportowanych do Rosji pomijano ten metal.

Od samego początku Projekt Manhattan w przeciwieństwie do atmosfery, jaka panowała w Waszyngtonie, był określany przez generała Grovesa jako „jedyne miejsce, jakie znam, w którym panują antyrosyjskie nastroje”.[8] Wszystkie ślady prób szpiegostwa w Nowym Jorku, Chicago i Berkley w Kalifornii prowadziły do ambasady Związku Radzieckiego. W październiku 1942 roku doprowadziły one generała Grovesa do przekonania, że prawdziwymi wrogami amerykańskiego bezpieczeństwa atomowego nie są wcale Niemcy lub Japończycy, lecz Rosjanie. „Podejrzewanie Rosjan nie było zbyt popularne w pewnych kręgach [w Waszyngtonie]” – twierdził generał. – „Podejrzienia skierowane przeciwko Rosjanom były popularne w Oak Ridge i w pewnym momencie zdałem sobie sprawę, że nie ufamy już im ani trochę. Od tamtego czasu całe nasze bezpieczeństwo było oparte na uniemożliwieniu Rosjanom dowiedzenia się czegokolwiek”.[9]

Liczne dowody wskazywały na to, że Rosjanie wiedzieli wszystko od A do Z. Dzięki procesom, jakie miały miejsce w Kanadzie, Anglii i Stanach Zjednoczonych, dowiedzieliśmy się o istnieniu siatki szpiegowskiej, która była tak efektywna, że jak wyznał jeden z uczonych, Rosja „powinna była stworzyć własną bombę atomową przed wrześniem 1949 roku”. Jej szefem był sowiecki wicekonsul w Nowym Jorku, Anatolij A. Jakowlew, który w roku 1946 uciekł do Rosji.

HISTORIA „CIĘŻKIEJ WODY”

To, co popularnie nazywa się „ciężką wodą”, w języku technicznym określa się tlenkiem deuteru. Co więcej, występuje on w postaci krystalicznej a nie płynnej.

Powołując się na źródła medyczne i inne tlenek uranu i azotan uranu nie mają żadnego zastosowania terapeutycznego. Przez pewien czas Niemcy używali ich w sprayu do gardła. Lek ten nosił nazwę Uranwein i był przeznaczony dla diabetyków. Tlenek uranu był wykorzystywany jako stop do utwardzania stali, ale ze względu na różnego rodzaju trudności zaprzestano eksperymentów z nim. Dlatego kiedy Moskwa poprosiła o pewną ilość ciężkiej wody, szydło wyszło z worka. Poza kilkoma ciekawymi eksperymentami polegającymi na opóźnianiu wzrostu roślin ciężka woda posiada tylko jedną interesującą właściwość: jest najlepszym moderatorem służącym do spowalniania neutronów wyzwolanych podczas reakcji jądrowych.

Zapisy dowodzą,[10] że 23 sierpnia 1943 roku Hermann Rosenberg z Chematar otrzymał od Komisji ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego zamówienie na 1000 gramów tlenku deuteru. Jako zastosowanie podano „badania naukowe”. Dostarczycielem była firma Stuart Oxygen Co. z San Francisco, która przesłała go 30 października pociskiem ekspresowym do biura Chematar w Nowym Jorku. Z kolei Rosenberg przesłał go do siedziby Komisji w Waszyngtonie, a ta 29 listopada wyekspediowała go „Rurociągiem” do firmy Rasnoimport w Moskwie.

Zamówiony towar był zapakowany z taką starannością, jakby była to szkatułka zawierająca drogocenną biżuterię. Czterdzieści ampułek ułożonych w stos, każda o wadze 25 gramów i otoczona tubą wypełnioną bawełną. Ampułki umieszczone były w czterech kartonach po dziesięć sztuk w każdym, zaś kartony dla zwiększenia bezpieczeństwa umieszczono dodatkowo w wielkiej drewnianej skrzyni, która owinięta była linami i zalakowana. Cała skrzynia ważyła 41,12 funta (18,65 kg). Zawarta w skrzyni substancja była tak droga jak jakieś rzadkie perfumy – 80

dolarów za uncję (28,35 g).

Eksport ciężkiej wody do Związku Radzieckiego został usankcjonowany zezwoleniem numer 366 wydanym 15 listopada. Było ono podpisane przez Williama C. Moore'a z Wydziału Zaopatrzenia Związku Radzieckiego Zarządu Lend-Lease.

Gdyby generał Groves wiedział o tym, ten ładunek nigdy nie opuściłby Stanów Zjednoczonych. Gdyby wtedy wiedział, że można kupić 1000 gramów ciężkiej wody, to jak sam wyznał, sam by ją kupił. „O ile oczywiście byłaby ona wystarczająco czysta” – dodał.[11] Jak wykazało niezależne badanie przeprowadzone na zlecenie Rosenberga przez laboratorium firmy Abbot A. Hanks, Inc. w San Francisco, czystość tej wody wahała się między 99,7 i 99,8 procent.

Na początku roku 1945 Komisja ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego złożyła Rosenbergowi kolejne zamówienie na ciężką wodę. Potrzebowano jej wtedy tylko 100 gramów. Ponownie zwrócił się on z tym do koncernu Stuart Oxygen Co., który 7 lutego wysłał te „płynne diamenty” na adres jego firmy. Tydzień później Rosenberg przesłał je do Komisji. Co się z nimi dalej stało, nie wiadomo. W sierpniu tego samego roku Rosenberg został naturalizowany w Stanach Zjednoczonych i w ten sposób stał się obywatelem naszego kraju...

Czy jeden kilogram ciężkiej wody i setki funtów związków uranu to za mało, aby wykorzystać je do budowy czegoś ważnego?

Specjaliści twierdzą zgodnie, że ilość dostarczonych materiałów była zbyt mała, aby można było z nich wyprodukować bombę lub eksperymentalny stos atomowy. Jednocześnie twierdzą, że do badań wystarczy czasami niewielka drobina substancji. Pierwszego plutonu, jaki wyprodukowano, nie wystarczyłoby nawet na łebek od szpilki. Do określenia większości jego właściwości wystarczyło zaledwie 0,5 miligrama, mimo iż jeszcze 18 miesięcy wcześniej w ogóle nie znano tego pierwiastka.

Zakładając, że do Związku Radzieckiego wysłano 1465 funtów (664,5 kg) związków uranu, metalurdzy oszacowali, że można z nich wyprodukować 875 funtów (396,9 kg) naturalnego uranu, a z niego 6,25 funta (2,83 kg) uranu ^{235}U nadającego się do przeprowadzenia reakcji jądrowych. Jednak 4,4 funta (2,0 kg) uranu, który został dostarczony w późniejszym okresie, wystarczyłoby do przeprowadzenia eksplozji atomowej. Osobą, która twierdzi, że taka ilość substancji chemicznych mogłaby być wystarczająca do wyprodukowania bomby atomowej, był dr Henry De-Wolf Smyth z Uniwersytetu Princeton, który napisał na prośbę generała Grovesa pracę na ten temat, którą wydano w roku 1945.

Dzięki Shattuck i Eldorado Rosjanie zdobyli łącznie 1420 funtów (644,0 kg) uranu. Wysuwając trzecią prośbę, Rosjanie oczekiwali zgromadzić następne 500 funtów (226,8 kg). W tym przypadku odesłano ich do nas do Montany. Gdyby udało się im zdobyć całe 500 funtów zamiast 45 pięciu, to mieliby razem 1920 funtów (870,9 kg) uranu.

W swoim Paryskim laboratorium szef Francuskiej Komisji ds. Energii Atomowej, Frederic Joliot-Curie, zbudował eksperymentalny stos atomowy, który nazwał czule „Zoe”. W chwili obecnej stos ten nadal pracuje, mimo iż jego moc jest już niewielka. Jak powiedział, ilość użytych do jego budowy kryształów uranu wyniosła „około jednej tony”.

Istotne w tym wszystkim jest nie to, ile materiałów Rosjanie otrzymali, ale ile chcieli otrzymać. Z typowym dla komunistów uporem i silnym poparciem ze strony Białego Domu oraz Lend-Lease Komisja ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego usiłowała pozyskać 8,5 tony tlenku uranu oraz azotanu uranu, a także 25 funtów (11,3 kg) metalicznego uranu. W lutym 1943 roku Rosjanie rozpoczęli swoje zabiegi. Trwały one do kwietnia 1944 roku, kiedy to Sekretarz Stimson w końcu je zdławił.

Istnieje wiele przykładów na to, co można zrobić z mniej niż 17 tonami uranowego proszku. Jednym z nich jest model stosu

atomowego, który 2 grudnia 1942 roku rozpoczął pracę na uniwersytecie w Chicago. „O ile nam wiadomo” – wspomina dr Smyth – „był to pierwszy raz, kiedy istota ludzka zainicjowała atomową reakcję łańcuchową”. Stos miał moc 200 watów i posłużył jako model do budowy pierwszej elektrowni atomowej o nazwie Handford Engineer Works. Ilość uranu potrzebna do uruchomienia stosu wynosiła 6 ton. Jeszcze przed Projektem Manhattan grupa naukowców z Uniwersytetu Columbia rozpoczęła serię eksperymentów pod kierunkiem dwóch urodzonych za granicą uczonych, Węgry Leo Szilarda i Włocha Enrico Fermiego. Obydwaj mieli tak mało pieniędzy, że 10 000 funtów (4535,9 kg) tlenku uranu musieli „wypożyczyć” po 30 centów za funt. „Wypożyczyli” go od Borisa Pregela, szefa firmy Canadian Radium & Uranium Corp. z Nowego Jorku. Później prasa niesłusznie uczyniła z niego kozła ofiarnego za sprawą tajnego ładunku wysłanego przez Kanadę.

Tak więc była to praca przygotowawcza, która doprowadziła do stworzenia przez człowieka, po raz pierwszy w całej jego historii, zupełnie nowych pierwiastków: neptunu-93 i plutonu-94. Dzięki pomysłowej grupie marzycieli, w krótkim czasie powstała fabryka plutonu w Handford w stanie Waszyngton, a następnie pierwsza amerykańska bomba atomowa. Ilość potrzebnych do tego materiałów oscylowała w granicach nie 17, ale 10 ton.

Szczęśliwym zbiegiem okoliczności trafiłem na wydanie magazynu Life z 27 lutego 1950 roku, na krótko przed moim drugim wystąpieniem w sądzie, jeszcze przed rozpoczęciem działalności Komitetu Do Badania Działalności Antyamerykańskiej. Jego egzemplarz przyniosłem ze sobą do sądu. Zawierał on mocno ilustrowany artykuł na temat bomby atomowej. Wtedy po raz pierwszy dowiedziałem się, że stos składający się z plutonu zawiera ogromne bloki grafitu, które są otoczone ciężkimi ścianami z betonu przeplecionymi aluminiowymi rurami. W rurach tych znajdują się bryłki naturalnego uranu zawierające jeden procent uranu ^{235}U . Intensywność reakcji zachodzących w

stosie regulowana była za pomocą prętów wykonanych z kadmu.

Grafit, kadm, aluminiowe rury – gdzie wcześniej spotkałem się z tymi słowami? Przecież wszystkie te terminy były zapisane w moim dzienniku w wykazach towarów wysłanych do Rosji w ramach operacji Lend-Lease. Ponownie przejrzałem go uważnie i odkryłem, że w latach 1942–1945 wysłaliśmy do Związku Radzieckiego 3692 tony naturalnego grafitu, 417 ton kadmu oraz 6883 tony rur aluminiowych.

Najbardziej zaskakująca była ilość kadmu, głównie ze względu na jego niemal zupełny brak w Stanach Zjednoczonych i to, że tylko gdzieś występuje on w Związku Radzieckim. Ze względu na wojnę ilość produkowanego przez Stany Zjednoczone kadmu wzrosła z 2182 ton w roku 1940 do 4192 w roku 1945.

Interesujące jest to, że w latach 1942–1945 wysłaliśmy do Rosji 437 ton kobaltu, co jest wręcz oszołamiającą liczbą w odniesieniu do amerykańskiej produkcji tego pierwiastka, którym przed wojną nikt się nie interesował, a którego wydobycie w czasie jej trwania wzrosło z 382 ton w roku 1942 do 575 w roku 1945.

Kobalt jest cenny i wykorzystuje się go w bombie atomowej do powstrzymywania procesu promieniowania. Tę samą rolę może spełniać w przypadku bomby wodorowej. Oto stwierdzenie jednego z inżynierów, specjalisty w dziedzinie chemii, który pracował dla jednej z wojskowych agencji rządowych. „Kobalt był jedynym z pierwiastków, którego ciągle nam brakowało. Gdybym wtedy wiedział, że tak wiele wysyła się go do Rosji, to podejrzewałbym ich o chęć wyprodukowania bomby atomowej”. Nawiasem mówiąc, kobalt był pierwszym pierwiastkiem, którego eksport został objęty embargiem na polecenie Prezydenta Trumana, kiedy wybuchła wojna koreańska.

Podobnie jak w przypadku kobaltu, równie interesujące wydało mi się odkrycie, że wysłaliśmy do Rosji ponad 12 ton związków toru. Był to kolejny obok protaktynu oraz uranu i plutonu

pierwiastek, który może służyć do przeprowadzania reakcji jądrowych. Protaktyn można pominąć ze względu na jego rzadkie występowanie w przyrodzie. Jednak tor, który występuje raczej w dość dużych ilościach, może zostać uznany pewnego dnia przez fizyków za rywala uranu, a nawet go zastąpić i stać się doskonałym źródłem energii atomowej.

Kolejnymi pierwiastkami był cer i stront, których Komisja ds. Zakupów Rządu Związku Radzieckiego potrzebowała 44 tony. Obydwa metale występowały razem z kadmem, torem i kobaltem w zamówieniach składanych przez pułkownika Kotikowa. Pierwiastki te są bezużyteczne, jeśli chodzi o zastosowania atomowe. Rosyjscy naukowcy mogli jednak mieć własne projekty związane z tymi rzadko występującymi na Ziemi pierwiastkami, które zakładały jakieś przełomowe rozwiązania.

Każdy zdaje sobie sprawę, że powyższe pierwiastki spełniają ważną rolę w przemyśle i mają militarne zastosowanie nie związane z bombą atomową. Rosjanie podchodzili jednak bardzo krytycznie do pozyskiwanych z Ameryki komponentów do produkcji tego rodzaju bomby. Rosyjscy naukowcy byli pierwszymi w Europie, którzy obwieścili światu teorię opisującą możliwość fuzji atomowej. Pomiedzy teorią i praktyką była jednak daleka droga, zwłaszcza kiedy Amerykanie odkryli, że przeobrażenie tej teorii w praktykę dającą się wykorzystać militarnie może kosztować miliardy dolarów. Dlatego Kreml był bardzo ciekawy, w jaki sposób Amerykanie rozwiązali ten problem w Projekcie Manhattan od strony technicznej...

Jedynym sposobem na zminimalizowanie moich dowodów, jest twierdzenie, że Rosjanie mają własne ogromne złoża uranu leżące w pobliżu masywnych złóż radu w Turkiestanie, Kazachstanie i na obszarze zwanym Tannu-Tuva położonym na północ od Mongolii. Już ponad trzydzieści lat temu radzieccy fizycy opracowali prawidłowy sposób wydzielania uranu z radu. Z drugiej strony eksperci od energii atomowej lubią powtarzać: „uranu nigdy nie jest za dużo”.

Mniemanie, że Amerykanie popełnili największy błąd wysyłając do Rosji ładunki zawierające uran, nie jest całkowicie prawdziwe. Jeszcze większym było opublikowanie książki dra Smytha, bowiem opisuje ona dokładnie nie tylko, jak zbudować bombę atomową, ale również jak jej budować nie należy. Czołowy norweski ekspert ds. energii atomowej, Gunnar Randers, oświadczył, że wydanie tej książki pozwoliło zaoszczędzić Rosjanom i innym państwom dwa lata żmudnych i kosztownych badań. Profesor Szilard powiedział z kolei, że „połowę tajemnicy, jaka okrywała bombę atomową, ujawniliśmy w momencie jej użycia, a drugą w chwili wydania książki Smytha”. Procesy o szpiegostwo wykazały jednak, że rewelacje Smytha były bardziej oświecające dla społeczeństwa amerykańskiego niż sowieckiego politbiura...

Co by nie mówić, embargo, jakie nałożyliśmy na uran, było bardzo przestrzegane. Udało się zapobiec pozyskaniu przez Moskwę 17 ton związków uranu, w porównaniu do Wielkiej Brytanii, która nabyła 15 ton za zgodą przedstawicieli Projektu Manhattan. Działalność, jaką prowadził generał Groves przeciwko Rosji, jest tym bardziej godna podziwu, że miał on przeciwko sobie samego Hopkinsa, którego wspierał Biały Dom. Kiedy 7 marca 1950 roku Komitet Do Badania Działalności Antyamerykańskiej zakończył prowadzone przez siebie przesłuchania, zostałem przemaglowany przez przedstawicieli rządu Stanów Zjednoczonych. Starali się mi bezskutecznie wmówić, że tą ważną osobą, z którą rozmawiałem, mógł być Edward R. Stettinius jr, który zmarł pięć miesięcy wcześniej, 11 października 1949 roku.

Odrzekłem, że nigdy podczas całej mojej służby w Newark i Great Falls nie słyszałem jakiegokolwiek wzmianki o Stettiniusie, podczas gdy Hopkins był na ustach Rosjan niemal codziennie.

Jak wiadomo, 28 sierpnia 1941 roku Stettinius objął po Hopkinsie kierownictwo Lend-Lease i trwał na tym stanowisku do 25 września 1943 roku, kiedy to połączyło się ono z pokrewną

jej agencją o nazwie Agencja Ekonomii Zagranicznej, którą kierował Leo A. Crowley.

Ale nawet oficjalny biograf Harry'ego Hopkinsa nie zawahał się napisać:

„Hopkins wiedział, że polityka, jaką prowadziło Lend-Lease, będzie nadal prowadzona przez Biały Dom w ten sam sposób i że Prezydent Stanów Zjednoczonych będzie nadal traktował go w należyty sposób. Stettinius był przyjacielem Hopkinsa i wiedział, że mogą pracować razem – i o to właśnie chodziło”.[12]

Kolejne próby oczyszczenia Hopkinsa polegały na głoszeniu poglądu, że był on nieświadomy tego, co się za tym wszystkim kryło. Nawet jeśli pomógł Rosjanom zdobyć materiały potrzebne im do wyprodukowania bomby atomowej, był to skutek ich przebiegłości.

Dokumenty, które Sherwood przedstawił w swojej książce, zostały podsunięte mu przez wieloletniego przyjaciela Hopkinsa, Sidneya Hymana. Dwa tygodnie po moim pierwszym wystąpieniu, stwierdził, że do momentu zrzucenia bomby atomowej na Hiroszimę Hopkins „nie miał najmniejszego pojęcia o Projekcie Manhattan” i „nie potrafił odróżnić uranu od germanu”.

Wbrew tym twierdzeniom Harry Hopkins był jednym z pierwszych ludzi, którzy wiedzieli o istnieniu bomby atomowej. Dr Vannevar Bush wybrał Hopkinsa na swojego pośrednika, który miał przedstawić prezydentowi Rooseveltowi zasadę jej działania. To właśnie po konsultacji z Hopkinsem dr Bush napisał pismo podpisane później przez samego Roosevelta, które 14 czerwca 1941 roku powołało do życia operację, która przerodziła się w Projekt Manhattan! Skąd o tym wiemy? Otóż, z oficjalnej biografii autorstwa Sherwooda, który pisze o tym na stronach 154–155. Co więcej, na stronie 704 podaje on, że Winston Churchill „prowadził korespondencję w sprawie tego

atomowego projektu raczej z Hopkinsem a nie z Prezydentem i trwało to przez wiele następnych miesięcy”.

Główny świadek w tej sprawie, generał Groves, zeznał pod przysięgą, że nie pamięta, aby kiedykolwiek spotkał się osobiście z Hopkinsem, niemniej rozmawiał z nim przez telefon oraz korespondował lub współpracował z osobami, które go reprezentowały. Generał stwierdził ponadto: „Wiem, że Hopkins wiedział o bombie atomowej. Jestem tego absolutnie pewien”.[13]

Wczesne symptomy obsesji, jaka ogarnęła Biały Dom, który chciał „przywrócić do siebie zaufanie Stalina”, przedstawił generał Deane. W liście skierowanym do amerykańskich agencji wojskowych z 7 marca 1942 roku prezydent Roosevelt zarządził, aby w sprawach dotyczących uzbrojenia nadać Związkowi Radzieckiemu pierwszeństwo przed Aliantami oraz siłami zbrojnymi Stanów Zjednoczonych. Następnie stwierdził, że Amerykańska Misja Wojskowa w Moskwie była „początkiem polityki zadośćuczynienia Rosji krzywd, jakie były jej udziałem i jakich wciąż doznaje...”[14]

Autor: George Racey Jordan

Tłumaczenie: Adrian Anszczak

Źródło: [Nexus](#)

PRZYPISY

[1] John R. Deane, The Strange Alliance (Dziwne Przymierze), Viking, 1947, str. 78.

[2] Chodzi o skalę temperatur Fahrenheita. -20-70°F odpowiada -29-57°C. – Przyp. red.

[3] Skrót D.C. pochodzi od słów District Columbia (Dystrykt Kolumbia) i oznacza obszar, na którego terenie położona jest stolica Stanów Zjednoczonych Waszyngton. Te litery dodaje się zawsze, gdy chodzi o stolicę USA.

[4] Henry L. Stimson, McGeorge Bundy, On Active Service in Peace and War (W czynnej służbie dla pokoju i wojny), Harper, 1947.

[5] „Hearings Regarding Shipments of Atomic Materials to Soviet Union during World War II” („Przesłuchania w sprawie dostaw materiałów rozszczepialnych do Związku Radzieckiego w czasie drugiej wojny światowej”), zeznanie generała Grovesa, 7 grudnia 1949, House of Representatives Committee on Un-American Activities (Komitet Izby Reprezentantów Do Badania Działalności Antyamerykańskiej), Wydawnictwa Rządu Stanów Zjednoczonych, USA, str. 941.

[6]. Tamże, str. 945.

[7] Tamże, str. 900.

[8] Tamże, str. 948.

[9] Tamże, str. 947.

[10] „Przesłuchania...”, zeznanie Hermanna H. Rosenberga, 24 stycznia 1950, str. 1035.

[11] „Przesłuchania...”, zeznanie generała Grovesa, str. 954.

[12] Robert E. Sherwood, Roosevelt and Hopkins: An Intimate History (Roosevelt i Hopkins – intymna historia), Harper, 1948, str. 560.

[13] „Przesłuchania...”, zeznanie generała Grovesa, str. 947.

[14] John R. Deane, The Strange Alliance (Osobliwe przymierze), Viking, 1947, str. 89.