



Mirosław Derecki

## ZŁOTY POCIĄG DO HISTORII NAJNOWSZEJ

Dramatyczne losy złota polskiego podczas drugiej wojny światowej, historia nadająca się na film lub wieloodcinkowy telewizyjny serial, były mało znane ogółowi Polaków. W czasach wojny, trzymano rzecz całą - ze zrozumiałych względów - w tajemnicy, później w Polsce jakby niechętnie wyciągano szczegóły tej całej sprawy na światło dzienne. Może dlatego, że droga polskiego złota przez ogarnięte wojennym ogniem tereny wschodnich i południowo-wschodnich województw II Rzeczypospolitej, a następnie przez Rumunię do Konstancy nad Morzem Czarnym (skąd określonym szlakiem przez Bejrut i Morze Śródziemne miało potem trafić do Francji) pokrywała się w znacznej mierze z drogą ówczesnego polskiego rządu na obczyznę i jego losami po przekroczeniu granicy polsko-rumuńskiej. O czym – przez wiele lat - nasi historycy wypowiadali się także raczej skąpo.

Po raz pierwszy szerzej napisał o tej sprawie były dyrektor Banku Polskiego, Zygmunt Karpiński (który kierował transportem złota z Warszawy do Rumunii) w „Najnowszych Dziejach Polski” (t. I, 1957). Następnie wrócił on do tego tematu w roku 1971, we wspomnieniach wydanych w książce pt. „O Wielkopolsce, złocie i dalekich podróżach”. Historia transportu polskiego złota trafia jednak do świadomości masowej dopiero teraz, gdy na ekranach pojawił się film „Złoty pociąg” w reżyserii Bohdana Poręby, nakręcony w oparciu o scenariusz rumuńskiego pisarza i dziennikarza Ioana Grigorescu. Jest to, uściślijmy, koprodukcja polsko-rumuńska i film nosi równorzędny tytuł: „Trenul de aur”.

Zanim zajmiemy się oceną tego, jak ów „złoty pociąg” wypadł na ekranie, przypomnijmy w wielkim skrócie podstawowe fakty dotyczące wywozu polskiego złota za granicę.

„Transport złota Banku Polskiego - pisze prof. Maria Turlejska w książce „Prawdy i fikcje. Wrzesień 1939 - grudzień 1941” (Warszawa 1968) wartości około 345 mln zł, wagi 80 ton [...], powierzony został przez Adama Koca (mianowanego w przeddzień wojny wiceministrem skarbu) - dwóm pułkownikom, a zarazem byłym ministrom - Ignacemu Matuszewskiemu i Henrykowi Floyar-Rajchmanowi. Cenny transport w nocy 13 września opuścił granice kraju, a 15 września przeładowany został na statek-cysternę „Eocene” w

Konstancy. 16 września statek stanął w Basforze, gdzie niemożliwe okazało się dalsze przeładowanie ładunku na okręty wojenne, konieczne więc było dalsze transportowanie drogą lądową do Bejrutu”. (Dodajmy, że złoto polskie wyruszyło z Warszawy już w pierwszych dniach września, a 6 września wioząca część ładunku kolumna samochodowa dotarła do Lublina). Tyle - jeśli chodzi o podstawowe fakty.

Przystępując do realizacji „Złotego pociągu”. Poręba oraz Grigorescu postawili głównie na widowiskowość i sensacyjność. „Chodziło mi o film popularny w formie – powiedział reżyser w jednym z wywiadów – przeznaczony [...] dla widzów w każdym wieku, którzy lubią kino przygodowe z dreszczykiem. Jednakże ukazując jeden z etapów przymusowej wędrówki polskiego złota po świecie, równocześnie starałem się w zasadniczych zarysach pozostać wierny faktom historycznym [...] Tym razem zdecydowałem się na konwencję westerny: proszę bardzo, wystarczy zamienić autobusy na konie. [...] W „Złotym pociągu” elementy fikcji wcale nie są w sprzeczności z rzeczywistością historyczną”.

Oto pierwszy problem z filmem Poręby: do jakiego stopnia reżyserowi wolno w filmie nasycać temat stricte historyczny - fikcją, a więc wykoncypowaną fabułą. I w którym miejscu skończy się granica takiego postępowania, sprawiając, że od tego miejsca zaczyna się już rozmijanie z historią? A to jest sprawa bardzo ważna. Szczególnie, gdy chodzi o film popularny, masowy, na który nauczyciele - jak w wypadku „Złotego pociągu” - prowadzą tysiące uczniów. Zaś ci uczniowie traktują to, co oglądają na ekranie, jako swoisty „bryk”, czy też „ściągaczkę” do nauki najnowszej historii Polski. I nie tylko Polski.

Oczywiście, można się zasłaniać stwierdzeniem, że w „Złotym pociągu” zmienione są nazwiska autentycznych bohaterów całej historii. Dyr. Karpiński nazywa się w filmie - Kowalski, płk Matuszewski to filmowy płk Górski, itp. Ale przecież - z drugiej strony - przewijają się w tym filmie takie postaci jak minister Beck, rumuński minister spraw zagranicznych Gafencu, premier rumuńskiego rządu Calinescu. A więc ni to fikcja, ni to historyczny film faktu.

Jak na film sensacyjno-przygodowy przystało, wokół transportu polskiego złota roi się od hitlerowskich dywersantów, którzy co chwila atakują w perfidny sposób polską kolumnę samochodową. Od krótkofalówek, sprowadzających na polskich bankowców niemieckie bombowce. A i w łonie samej polskiej ekipy znajduje się piękny damski szwarccharakter, kobieta-szpieg, wciąż mieszkająca szyki prowadzącemu transport dzielnemu majorowi Bobrukowi.

Z filmu młodzież, dowiaduje się ponadto, że poza momentami ataków na transport, gdzie się dużo paliło i dymiło, i trup słał się gęsto, podróżowało się przez Polskę ku rumuńskiej granicy dość wygodnie i wszyscy mieli czas i ochotę na czystość, schludność i

elegancję. Panowie – w śnieżnobiałych koszulach, wojskowi – w zaprasowanych, bez jednej zmarszczki mundurach, pani Renata, towarzysząca transportowi perfidna i zdradziecka sekretarka dyrektora Kowalskiego – w ślicznych kreacjach oraz kapeluszu z olbrzymim rondem, w którym budziłaby szal zachwyty na deptaku w Krynicy lub na molo w Juracie. Fakt, że niemieccy dywersanci od czasu do czasu dekonspirują się, w sposób jakże łatwy do rozszyfrowania przez inteligentnego polskiego żołnierza, gdy np. zapominają, nakładając polski mundur, pozbyć się swoich eleganckich, niemieckich oficerskich butów z cholewami...

Ale to wszystko jeszcze nic w porównaniu z tym, co się zaczyna dziać, gdy polskie „złote autobusy” zamieniają się na granicy polsko-rumuńskiej w „złoty pociąg”. Którego strzeże teraz, pospołu z majorem Bobrukiem, tryskający inicjatywą rumuński komisarz Munteanu (zresztą - już bez żartów - znakomicie gra go rumuński aktor Mitica Popescu).

Teraz dopiero zaczyna się „western nad westerny”! Połowa ponad dwu- i półgodzinnego filmu Poręby poświęcona jest kolejowej peregrynacji polskiego złota poprzez terytorium Rumunii (podróż ta trwała w 1939 r. niespełna dwa dni i odbyła się bez większych komplikacji), kiedy to dwa oszalałe pociągi (dwa - dla zmylenia czujności niemieckich dywersantów i współpracujących z nimi bojówek rumuńskiej Żelaznej Gwardii!) są bezustannie atakowane, napadane i rozstrzeliwane, i gdy trup się ściele na każdym kroku. W końcu już nie wiadomo, kto kogo goni, który pociąg jedzie, w jakim kierunku, i w ogóle, kto jest, kto!

Jednym z zupełnie „niepowtarzalnych” pomysłów reżyserskich i scenariopisarskich jest sekwencja, w której major Bobruku i komisarz Munteanu postanawiają przerzucić podczas jazdy część złota z jednego pociągu do drugiego, pędzącego w tym samym kierunku po równoległym torze. Stają, więc we dwóch w rozsuniętych drzwiach towarowego wagonu, a w drzwiach równoległego wagonu staje dwóch rumuńskich żołnierzy. I... zaczyna się po prostu (!) przerzucanie w biegu złota z jednego do drugiego pociągu! Złota tego jest kilka (kilkanaście?) ton, zapakowanego w skrzynki po sześćdziesiąt kilogramów każda. I oto nasi bohaterowie... wywiązują się z zadania bezbłędnie, nie uroniwszy na ziemię ani jednej sztaby złota! A przede wszystkim – udowodniają, że siłą oraz zręcznością biją na łeb mitycznych Tytanów!

Film Bohdana Poręby, pięknie przecież fotografowany przez Mariana Stanciu i Nicolae Girardi, przygotowywany na pewno z ogromnym nakładem pracy i niepozbawiony dynamicznych, dobrze wyreżyserowanych scen, charakteryzuje się zarazem nieprawdopodobnym nagromadzeniem sensacyjnych sytuacji. Do tego stopnia, że stają się to w pewnym momencie, aż karykaturalne i wzbudzające wesołość na widowni.

Poręba nie potrafi się zdecydować, czy jego film ma być filmem faktu (część dziejąca się w Bukareszcie, w rumuńskim kręgu polityczno-rządowym.), westernem (część „kolejowa” na terenie Rumunii), czy obrazem sensacyjno-przygodowym (część dziejąca się w Polsce). W sumie powstają z tego gigantyczny, kolorowy, nafaszerowany pirotechniką filmowy miszmasz. Który w finale zostaje „ukoronowany” w dodatku, takim oto m.in. napisem na ekranie: „Dwa dni po wypłynięciu polskiego złota z Konstancy prezydent Polski i cały rząd poprosili o azyl (podkreślenie - M.D.) w Rumunii”.

Na tego rodzaju „dictum”, każdy, kto choć trochę wie, jak owa „prośba” rządu polskiego i jak ów „azyl” wyglądały - zaczyna się zastanawiać, czy głośno się śmiać, czy też gorzko zapłakać.

Pierwodruk: „Kamena”, 1987, nr 7, s. 5,8.