



Mirosław Derecki

ZŁOTO I SREBRO FON

W kolumnie samochodowej wywożącej z Warszawy wieczorem 5 września 1939 r. ostatnią partię złota Banku Polskiego (około dwudziestu ton) znajdowały się także dwie ciężarówki wypełnione kilkudziesięcioma skrzyniami i workami zawierającymi złote i srebrne przedmioty, monety, waluty obce i papiery wartościowe. Była to większość tzw. „skarbów FON” - Funduszu Obrony Narodowej. Ciężarówek strzegło kilku żandarmów, a na czele tego niewielkiego transportu stał pułkownik Grossek. Miał on doprowadzić ciężarówki do Lublina i tam złożyć cenny ładunek w skarbcu miejscowego oddziału Banku Polskiego.

„Skarby FON” miały przebyć drogę przez wiele krajów świata, równie najeżoną niebezpieczeństwami i obfitującą w niezwykle przygody, jak koleje złota Banku Polskiego, które wędrowało przez Rumunię, Turcję, Liban, Morze Śródziemne, Francję i Ocean Atlantycki, aby wreszcie, w końcu czerwca 1940 r. spocząć na kilka lat na Saharze w Afryce. Tyle, że drogi „skarbów” wiodły nieco innymi trasami i inni ludzie byli zaangażowani w ich ratowanie. W końcu jednak zarówno złoto Banku Polskiego, jak i złoto ze „skarbcza FON” spoczęły obok siebie, w tych samych pomieszczeniach odciętego od świata maleńkiego francuskiego fortu, kilkaset kilometrów od Dakaru...

O ile dzieje wędrówki złota Banku Polskiego zostały ostatnio przypomniane dzięki wejściu na ekrany filmu Bohdana Poręby „Złoty pociąg” i wynikłym stąd różnym publikacjom prasowym (m.in. W „Sztandarze Ludu” z 1 IV oraz 8 IV 1987 r. dwudcinkowy artykuł - zresztą zawierający parę błędów - Zygmunta Zimonia, „Dokąd jechał „Złoty pociąg”), to na temat niezwykłych wędrówek „skarbów FON” polski czytelnik nie wie prawie nic. A jest to również historia nadająca się na film lub sensacyjny serial telewizyjny.

Utworzony na mocy dekretu prezydenta Rzeczypospolitej – z dnia 9 kwietnia 1936 r. – Fundusz Obrony Narodowej był funduszem specjalnym w wysokości jednego miliarda złotych, przeznaczonym na realizację wojskowego programu inwestycyjnego. Na cele obronności kraju, na rozbudowę i unowocześnienie armii świadczyło też samorzutnie społeczeństwo, składające w ciągu ostatnich trzech lat przed wybuchem II wojny światowej liczne i częstokroć bardzo cenne dary; obok pieniędzy, także złote i srebrne przedmioty osobistego użytku; ślubne obrączki, złote zegarki, pierścionki, papierośnice, również srebrne

zastawy stołowe, dzieła sztuki złotniczej (kandelabry i świeczniki), a niejednokrotnie nawet klejnoty. Niezależnie od wartości finansowej były to przede wszystkim „dary serca”, świadectwo ogromnego patriotyzmu ludzi, którzy nieraz wyzbywali się na rzecz FON swoich pamiątek rodzinnych, często jedynych wartościowych przedmiotów, jakie posiadali. W ten oto sposób z darów społeczeństwa na Fundusz Obrony Narodowej zgromadzony został „skarby FON”.

Funduszem Obrony Narodowej zarządzał minister spraw wojskowych. Jeśli chodzi o dary nadchodzące od społeczeństwa, to gotówkę lokowano w bankach, natomiast cenne przedmioty i papiery wartościowe składano na razie do depozytu. Były one umieszczone w magazynach Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie a także m.in. w ośmiu skrytkach bankowych PKO.

Pierwszą niewielką partię „skarbów FON” wywieziono z Warszawy już 4 września 1939 r. Ale główny transport złota, srebra i pieniędzy z depozytów wyruszył, załadowany na dwie ciężarówki, następnego dnia, przyłączywszy się do kolumny ewakuującej złoto i pracowników Banku Polskiego. Kolumna rankiem 6 września przybyła do Lublina. Jednak 7 września wieczorem, z uwagi na niepokojące zmiany na froncie, wyruszyła w dalszą drogę, na wschód, do Łucka. „Skarby FON” pozostały natomiast w Lublinie, w gmachu oddziału Banku Polskiego, aż do 8 września. Wtedy to, po wielkim niemieckim nalocie na Lublin i bombardowaniu, które spowodowało zburzenie wielu domów i śmierć wielu mieszkańców miasta, kierujący transportem FON pułkownik Grossek (który tego akurat dnia znajdował się w Krasnymstawie) przybył pośpiesznie wraz z dwoma oficerami z kierowanego przez niego biura FON - kpt. Jerzym Wyrzykowskim i kpt. Stefanem Olszewskim - do Lublina i wydał rozkaz natychmiastowego przewiezienia „skarbów FON” do Lwowa. Dwie ciężarówki, eskortowane przez czterech żandarmów oraz samochód pułkownika Grosseka, dotarły bez przeszkód do Lwowa 9 września.

Właśnie tego samego dnia dyrekcja Banku Polskiego w Łucku podjęła dramatyczną decyzję wywiezienia ponad osiemdziesięciu ton polskiego złota za granicę, przez Rumunię do Francji. Kiedy „złoty pociąg” pędził poprzez Rumunię, a następnie polskie złoto podróżowało statkiem „Eocene” przez Morze Czarne do Bosforu, „skarby FON” wciąż jeszcze znajdowały się na polskiej ziemi...

Ledwie transport pułkownika Grosseka pojawił się we Lwowie, a już okazało się, że trzeba jechać dalej, bo niemieckie wagony pancerne zagrażają miastu. Po południu 9 września wyruszono więc do Tarnopola. Tam „skarby FON” przeleżały w miejscowym banku spokojnie przez kilka dni, tam też płk Grossek odebrał tę część czeków, walut obcych i złota FON, która została wywieziona z Warszawy 4 września i przywieziona do Tarnopola inną drogą. Ale już 14 września przyszedł rozkaz przeniesienia „skarbów” do Horodenki. A tam 16

września pojawił się pułkownik Henryk Floyar-Rajchman przedstawiając specjalny dokument wydany przez Szefa Administracji Armii, generała Litwinowicza, objął kierownictwo transportu, który miał doprowadzić „w bezpieczne miejsce”.

Wbrew temu, co pisze Zygmunt Karpiński (jeden z dyrektorów Banku Polskiego) w obszernej pracy „Losy złota polskiego podczas II wojny światowej” („Najnowsze dzieje Polski” t. I, 1957 r.), a powtarza za nim Zygmunt Zimoń na łamach lubelskiego „Sztandar Ludu” (notabene przekręcając nazwisko pułkownika na: Flogar-Rejman) płk Floyar-Rejchman-Rajchman nie przekroczył wraz ze „złotym pociągiem” Banku Polskiego granicy polsko-rumuńskiej. W dalszą drogę pojechał na czele transportu złota z Banku Polskiego jedynie płk Ignacy Matuszewski. Natomiast płk Floyar-Rajchman, wypełniwszy swoje zadanie, skierował się do Tarnopola. Chciał stamtąd udać się do Lwowa, do gen. Sosnkowskiego, aby prosić go o przydział liniowy. Jednak w Tarnopolu otrzymał od gen. Litwinowicza rozkaz natychmiastowego wyjazdu do Horodenki i zajęcia się transportem FON. To właśnie dzięki jego przedsiębiorczości oraz zdecydowaniu załadowane na dwie ciężarówki „skarby” zdołały niemal w ostatniej chwili, unikając szczęśliwie bomb zrzuconych z niemieckich samolotów, dojechać przez zbombardowany Śniatyń do Kut i tam późnym wieczorem 17 września przekroczyły granicę.

Rankiem 18 września mała kolumna samochodowa dowodzona przez płk. Floyar-Rajchmana była już w Czerniowcach, gdzie została „zaaresztowana” przez rumuńską żandarmerię i odstawiona do jej koszar. W tych samych koszarach znalazł się ostatni, zapóźniony transport złota Banku Polskiego (70 skrzynek, czyli około 4 ton złotych sztab), zarekwirowanych przez polskie władze wojskowe kilka dni wcześniej w Dubnie z transportu kolejowego, zmierzającego z Brześcia do Śniatynia.

Dzięki interwencji polskiej ambasady w Bukareszcie i obrotowości przysłanego stamtąd zastępcy polskiego attaché wojskowego, majora Zimnała, udało się wyprowadzić ciężarówki płk. Floyar-Rajchmana z czerniowieckich koszar żandarmerii. Rankiem 22 września niewielki transport, powiększony jeszcze o pasażerski autobus i eskortowany przez rumuńskich żandarmów, wyruszył w kilkusetkilometrową drogę do stolicy Rumunii. Obok płk. Floyar-Rajchmana siedział były minister oświaty. Wacław Jędrzejewicz, który był teraz z ramienia polskich władz znajdujących się w Rumunii współodpowiedzialny za dostarczenie „skarbów FON” do Francji. Przodem „przecierał drogę” wśród rumuńskich wojskowych i policyjnych posterunków, gęsto rozstawionych na trasie, major Zimnał. Trzeba powiedzieć, że miał pełne ręce roboty. Właśnie tego dnia bojówka faszystowskiej „Żelaznej Gwardii” zamordowała premiera Celinescu, w kraju panowało niezwykle napięcie i obawa przed politycznym przewrotem. Właściwie tylko dzięki obecności żandarmów siedzących na ciężarówkach udało się Polakom dojechać w końcu do Bukaresztu. Za ciężarówkami prowadzonymi przez mjr.

Zimnala wyruszył także, ale nieco później, dużo wolniej poruszający się transport wiozący cztery tony złota Banku Polskiego. Miał on notabene wkrótce utknąć w Bukareszcie „internowany” na ponad siedem lat w skarbcu Banku Rumunii.

Po trwającej niespełna dwie doby podróży ciężarówki oraz autobus ze „skarbami FON” dotarły do Bukaresztu; o drugiej nad ranem 24 września wjechały na dziedziniec polskiej ambasady.

To nie był jednak koniec kłopotów. Rano Rumuni „zaaresztowali” samochody – mimo iż znajdowały się „na terenie Rzeczypospolitej” - i wyprowadzili poza ambasadę. Ostry protest dyplomatyczny, poparty (jak podkreśla Waław Jędrzejewicz w opublikowanych w 1962 r. we Francji wspomnieniach) odpowiednią kwotą pieniężną wręczoną, „komu trzeba”, sprawił, że następnego dnia ciężarówki wraz z nietkniętą zawartością zostały zwrócone.

Dopiero w polskiej ambasadzie w Bukareszcie przyszedł czas na dokładne rozeznanie, co oraz ile z wartości składających się na „skarby FON” zdołano ocalić i dowieść z Warszawy do stolicy Rumunii. Przez szereg dni w piwnicach ambasady specjalnie powołana komisja, w której skład wchodził, oczywiście, płk Floyar-Rajchman i Waław Jędrzejewicz, segregowała i inwentaryzowała zawartość przybyłego z Polski ładunku. Okazało się, że cały ładunek składał się z 83 skrzyń i paczek oraz z 28 worków - z przedmiotami wartościowymi, walutą obcą, pieniędzmi i wartościowymi papierami - a także dwóch skrzyń wypełnionych aktami FON. Notabene do ambasady trafiła również - ale już nie w składzie transportu prowadzonego przez płk Floyar-Rajchmana - skrzynia z Muzeum Belwederskiego zawierająca rękopisy prac marszałka Piłsudskiego, jego szable oraz mundur.

W końcu „skarby FON” podzielono na trzy części. Pierwszą (składającą się z około 192 kilogramów przedmiotów ze złota, złotych monet oraz 14 tysięcy dolarów) postanowiono jak najszybciej przesłać do Paryża. Druga (srebra wagi około 2400 kg) miała być sprzedana przez ambasadę, a pieniądze uzyskana ze sprzedaży postawione do dyspozycji urzędującego już w Paryżu nowego prezydenta Rzeczypospolitej Władysława Raczkiewicza. Trzecią część (papiery wartościowe, książeczki oszczędnościowe PKO z wkładami pieniężnymi ofiarodawców, już na obczyźnie nieaktualnymi) zdecydowano się spalić.

Złoto, rozłożone na dziesięć „porcji”, miało się przedostać przy życzliwej pomocy francuskiej ambasady w sposób nie całkiem zresztą „formalny”, do Paryża. Wykonano jedenaście drewnianych skrzynek, z których każda mogła pomieścić 20 do 28 kilogramów złota. Cztery pierwsze skrzynki zawierały złoty złom; piąta i szósta wypełnione były złotymi zegarkami; siódma - złotą biżuterią, często wysadzaną szlachetnymi kamieniami; ósma - złotymi monetami różnego rodzaju i wartości; w dziewiątej pomieściły się waluty obce i czeki bankowe. Skrzynka dziesiąta zawierała dwadzieścia kilogramów złotych monet o wartości numizmatycznej; podobnie numizmatami złotymi była wypełniona skrzynka jedenasta.

Skrzynki te, odpowiednio zapakowane zabierali ze sobą kursujący między Bukaresztem i Paryżem francuscy kurierzy dyplomatyczni, nawet francuscy oficerowie. Przewożący je w swych samochodach lub koleją. W ten sposób całe złoto ze „skarbów FON” dość szybko znalazło się w Paryżu.

Pozostawała sprawa srebra. Ostatecznie, wbrew początkowym zamierzeniom, zdecydowano się znaczną jego część także przetransportować do Francji. Waław Jędrzejewicz pisze, że w 61 skrzyniach pomieszczono około 600 kg srebra „nadającego się do użytku”, oraz 535 kg złomu srebra. Transport miał się odbyć drogą morską.

13 stycznia 1940 r. rumuński statek handlowy „Suceava”. Posiadający także kilkanaście kabin pasażerskich, wyruszył z portu w Konstancy w drogę do Marsylii. Złożone w rufowej ładowni skrzynie ze srebrem „zamaskowano”, przywalając je górą worków z fasolą. Pilnowali transportu na „Suceavie” płk Floyar-Rajchman i Waław Jędrzejewicz.

Statek wiółk się niezwykle wolno. W Pireusie stał dwa dni (tam płk Floyar-Rajchman wsiadł do samolotu i przez Rzym poleciał do Paryża, aby przygotować odbiór srebra w Marsylii), potem przez Smyrnę i przez port na Malcie dotarł do Salerno we Włoszech, gdzie z kolei tkwił niespełna tydzień. Aż wreszcie 5 lutego 1940 r, przycumował do nabrzeża portowego w Marsylii.

Morska podróż polskiego srebra z Konstancy do Marsylii trwała w sumie aż 24 dni! Ale nie wydaje się ona długą wobec faktu, że złożony 13 lutego 1940 r. w marsylnskim Banku Francji „srebrny ładunek” miał wrócić do Polski dopiero za kilkadziesiąt lat.

W tym względzie złoto Banku Polskiego - choć odbyło znacznie dłuższą, bardziej okrężną i obfitującą w liczniejsze przygody podróż - miało znacznie więcej szczęścia. Bo powróciło do kraju już w 1947 roku

Pierwodruk: „Kamena”, 1987, nr 9, s. 1,9.