

Najbezpieczniej nie transportować

Podróżowanie zawsze było wyzwaniem. Łączyło się z potencjalnymi niebezpieczeństwami związanymi z siłami natury, dzikimi zwierzętami i – przede wszystkim – innymi ludźmi. Należące do podróżników wartościowe przedmioty i pieniądze kusiły nie tylko pospolitych rabusiów. Napadów dokonywali także... walczący o niepodległość Polski jej przyszli premierzy

Mieszkańcy Imperium Rzymskiego, zwłaszcza stojący wyżej w hierarchii społecznej – a zatem zamożniejsi – byli ludźmi dość ruchliwymi. Podróżowali na piechotę, wierzchem, na wozach i okrętach. Zabierając ze sobą kosztowności i pieniądze, ukrywali je zazwyczaj w pasach okręconych wokół talii lub w spodnich warstwach odzieży.

Jednym ze sposobów radzenia sobie z transportowaniem bogactw było... nietransportowanie ich w ogóle. Już w starożytnej Mezopotamii istniał system przypominający dzisiejsze wek-



Określenie „raubritter” pojawiło się w niemieckich romansach rycerskich z XVIII wieku, które rozpowszechniły nieco wyidealizowany wizerunek rycerzy parających się łupiestwem. Rycina z epoki

sle. Ówczesne instytucje finansowe – najwcześniejsze formy banków – na podstawie instrukcji zapisanych na glinianych tabliczkach wypłacały odpowiednie ilości pieniędzy, oszczędzając kupcom niebezpieczeństwa narażania się na kradzież w trakcie podróży. Średniowieczni templariusze posługiwali się swoistymi czekami podróżnymi. Gdy rycerz udawał się z Europy do Ziemi Świętej lub gdy z niej powracał, mógł dla bezpieczeństwa posłużyć się specjalnym dokumentem, na mocy którego na miejscu wypłacano mu gotówkę.

Częstszym sposobem ochrony przewożonych dóbr było (i pozostaje) zapewnienie im zbrojnej asysty. Podróż-

owanie z nią było szczególnie ważne tam, gdzie grasowali raubritterzy, czyli rycerze-rabusie. Choć określenie to ukuto dopiero w XVIII wieku, samo zjawisko jest dużo starsze. Już w średniowieczu część rycerzy trudniła się zbójckim procederem, napadając na przejeżdżających koło ich zamków kupców i innych podróżnych. Raubritterzy działali zwłaszcza na terenach górzystych, jak Bawaria, Tyrol, Szkocja czy Włochy. Wiele takich postaci znamy też z Górnego i Dolnego Śląska oraz Pomorza Zachodniego.

Thomas Kantzow, kronikarz opisujący w XVI wieku dzieje tego ostatniego terytorium, przedstawił taki oto obraz raubritterów: *Wszystko to*

Przy zamku w Nottingham stoi pomnik mierzącego z łuku Robin Hooda, fot. Jo Jakeman/Flicr, lic. CC A 2.0 G



posłużyło rozlicznym opryszkom za pretekst, iżby ludzi rabować i łupić oraz swawolić w kraju, a najznacniejszymi wśród nich byli dwaj Puttkamerowie, z których jeden nazywał się Księciem Lolle, drugi zaś Księciem Barnimiem, oraz ksiądz pewien nazwiskiem Tomasz

Briesen, też szlachcic, który się nazywał Papieżem, jako i jeden z Podewilsów, który się nazywał Księdzem Janem, także Michał, Kersten, Fryc, Dawid i Henryk Manteufflowie, następnie Lodenowie, kilku Goltzów, Zarthów, Ubieszków, Manfrassów i innych, których policzyć nie

sposób. Książę Bogusław posłał tam tedy księcia Jerzego i ścigać kazał tych zbójców, a kilku z nich zabić jako i domy ich oraz dwory poburzyć i spalić. Mimo to nie zdołał za swego żywota ukrócić rozbójnictwa. Jakkolwiek bowiem wielu z wymienionych rabusiów szczerło marnie, kilku

się potopiło, kilku się pozabijało nawzajem, kilku zaś schwymano i stracono – to jednak rośło to wszystko z czasem coraz bardziej i bardziej, tak że się zupełnie wypłenić nie dało.

Choć wydawać się może, że trudno mieć pozytywny stosunek do rabusiów, czy to niższego, czy rycerskiego stanu, to jednak bywały wyjątki. Zwłaszcza że oprócz kupców częstymi ofiarami rabusiów padali poborcy podatkowi przewożący do możnowładców zebrane daniny. Cieszyli się oni na tyle złą sławą wśród prostej – i biednej – ludności, że napady na nich mogły przynieść popularność zbójcy. Taką ludową legendą została otoczona postać Robin Hooda, łucznika z lasu Sherwood przewodzącego grupce banitów. Według opowieści łupili oni zamki i klasztory, a także podróżujących z pieniędzmi poborców, zaś odebrane im bogactwa rozdawali biednym. W polskich podaniach pojawia się z kolei Czarny Krzysztof, rycerz-rabusz działający na terenie Księstwa Legnickiego. Był on ponoć Murzynem, którego Ludwik II Brzeski kupił w Jerozolimie podczas pielgrzymki do Ziemi Świętej. W wyniku nieporozumień ze swym panem miał on zbiec do lasów w okolicach Legnicy i tam napadać wraz ze swoją bandą na kupców i możnych, a zrabowanymi pieniędzmi i kosztownościami – podobnie jak Robin Hood – obdawać ubogich.

OKRĘTEM...

W wyniku wielkich odkryć geograficznych do Europy zaczęły napływać duże ilości złota i srebra. Transportowano je oczywiście na okrętach, co spowodowało gwałtowny rozwój korsarstwa. Główną obroną było silne uzbrojenie galeonów, ale często okazywało się to niewystarczające. W 1523 roku ciężkie, powolne hiszpańskie galeony wyładowane po brzegi azteckim złotem zostały osaczone u brzegów Portugalii przez okręty francuskiego korsarza Jeana Fleury'ego. Dysponował on szybkimi jednostkami, co pozwoliło mu zdobyć trzy hiszpańskie statki i zagarnąć znajdujące się na ich pokładzie złoto i klejnoty Montezumy. Hiszpanie wzmocnili wówczas ochronę swej floty. Część europejskich władców dostrzegła w tym jednak własny interes: legalizowali oni oddziały piratów w zamian za udział w ich – zazwyczaj pokaźnych – łupach. Tak postąpiła m.in. Elżbieta I, a jej ulubionym korsarzem był słynny Francis Drake, znany z wielu napaści na hiszpańskie galeony. Oprócz oczywistej metody pozyskiwania bogactw był to też sposób na osłabienie pozycji Hiszpanii. Widać to choćby w przypadku rajdu na Kadyks z 1584 roku. Drake zniszczył wtedy kilka okrętów stanowiących część Wielkiej Armady.

Zrabowane przez piratów, a następnie ukryte (najczęściej zakopane) skarby do dziś fascynują wielu poszukiwaczy.

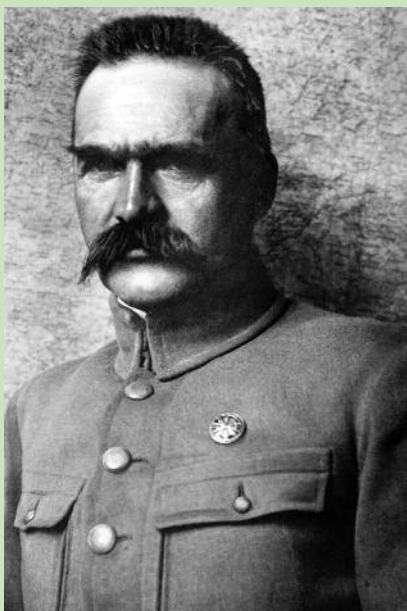
Jednym z takich nieodkrytych skarbów jest łup Billy'ego Kidda. Nie chodzi tu o słynnego rewolwerowca z Dzikiego Zachodu, lecz o siedemnastowiecznego najemnika Brytyjskiej Marynarki Wojennej i korsarza. W 1698 roku zdobył on na wodach indyjskich armeński statek handlowy „Cara Merchant”. Zdobycz była tak obfita, że Billy nie zdążył jej sprzedać w całości. Gdy jego okręt wpadł na skały u wybrzeża ówczesnej Hispanioli (dzisiejsza Dominikana), był zmuszony zakopać pozostałą część łupu. Skarbu do dziś nie odnaleziono.

...I POCIĄGIEM

Wraz z rozbudową linii kolei żelaznej pojawiła się nowa możliwość transportowania dóbr, w tym pieniędzy i drogocЕННОści. To z kolei pociągnęło za sobą pokusę napadu na jadący pociąg. Gdy linie kolejowe stały się widomym znakiem ekspansji amerykańskich kolonistów na Dzikim Zachodzie, bandyci wzięli je na celownik. Najsłynniejszym rabusiem pociągów był Butch Cassidy, naprawdę nazywający się Robert LeRoy Parker. W 1887 roku, gdy miał nieco ponad 20 lat, poznał w Telluride w Kolorado Williama i Thomasa McCarty'ch. Ta znajomość zdecydowała o jego przyszłości – został wprowadzony w tajniki napadów na pociągi. Jeden z pierwszych, jakich razem dokonali, miał miejsce w Grand Junction w Kolorado



Anonimowa rycina
Królowa Elżbieta
nadaje szlachectwo
admirałowi
Francisowi
Drake'owi,
fot. National
Portrait Gallery



Bojownicy PPS biorący udział w napadzie na pociąg w 1908 roku, którzy w niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej pełnili urząd premiera: na górze Józef Piłsudski (po lewej) i Aleksander Prystor, na dole Walery Sławek (po lewej) i Tomasz Arciszewski, fot. Library of Congress, Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku

i okazał się umiarkowanym sukcesem, jako że bandyci zdobyli zaledwie 150 dolarów. Z czasem Parker sformował gang o nazwie Wild Bunch, z którym w 1899 roku obrabował pociąg Union Pacific w pobliżu Wilcox w Wyoming. Pościg za nimi prowadzili liczni stróże prawa, niestety jedynym efektem była śmierć w strzelaninie szeryfa Joe Hazena. W kolejnym napadzie na pociąg, w Folsom w Nowym Meksyku, znów zginął szeryf, Edward Farr, i jego pomocnik Henry Love. Zastrzelił ich Elzy Lay, najbliższy przyjaciel Butcha, za co został później skazany na dożywocie. Poruszony tym Cassidy po-

stanowił dogadać się z gubernatorem Utah Heberem Wellsem. Ten zasugerował mu negocjowanie ugody z dyrekcją spółki kolejowej Union Pacific. Jej przedstawiciele byli nawet skłonni pertraktować, ale Butch miał wyraźnie mało zapału do dyplomacji, a 29 sierpnia 1900 roku w Tripton w Wyoming napadł na kolejny pociąg Union Pacific. Nie był to dobry wstęp do rokowań. W kolejnym roku Butch Cassidy odpłynął do Argentyny. Pozostający w Stanach Zjednoczonych członkowie jego bandy w tym samym roku zrabowali 65 tys. dolarów z pociągu koło Wagner w Montanie.

Inny spektakularny napad na pociąg odbył się nad ranem 8 sierpnia 1963 roku w Wielkiej Brytanii, w miejscowości Mentmore (hrabstwo Buckinghamshire). Pomysłodawcą była Patrick McKenna, urzędnik pocztowy, którego zainspirowała uzyskana przypadkowo informacja o pociągach pocztowych zwożących co miesiąc do centrali Banku Anglii w Londynie duże sumy pieniędzy. Informację przekazał swojemu wieloletniemu przyjacielowi Douglasowi „Goody’emu” Gordonowi, oficjalnie fryzjerowi, a nieoficjalnie – londyńskiemu gangsterowi. Ten zaczął wraz z trójką wspólników planować skok. Postanowili namówić do współpracy członków innego gangu, raczej drobnych złodziejasków, za to specjalizujących się w okradaniu pociągów. Z czasem dołączyło do nich jeszcze kilkoro dalszych przestępców – spore grono, ale też łup miał być obfity, liczyli bowiem na jakieś 300 tys. funtów.

Wybór – jak się okazało, szczęśliwy dla rabusiów – padł na pociąg z Glasgow. McKenna zapewnił, że nikt spośród obsługi pociągu nie jest uzbrojony w broń palną, zatem przestępcy postanowili wziąć dla postrachu drewniane palki, metalowe pręty i siekiery. Pociąg miał zostać unieruchomiony na moście. W tym celu rabusie zasłonili szmatą zielone światło semafora, zaś czerwone włączyli, podłączając do sześciowoltowej baterii. Maszynista zatrzymał pociąg, po czym napastnicy wsiedli, sterroryzowali i jego, i urzędników pocztowych, a następnie zmusili do podprowadzenia składu kilkaset metrów dalej, gdzie parkowali ciężarówki. Przeładunek worków z pieniędzmi trwał pół godziny, po czym gangsterzy oddalili się, przykazując obsłudze pociągu nie zawiadamiać nikogo przez kolejne 30 minut. To był ich pierwszy błąd.

Drugim okazały się trudności w podpaleniu meliny, w której dzielili łup – miała spłonąć, grzebiąc wszelkie dowody, ale tak się nie stało. Zysk przerósł oczekiwania przestępców. Pociąg przewoził, poza zwykłą sumą pieniędzy, także zużyte banknoty. W efekcie zdobyli około 2,5 mln funtów; worki z łupem ważyły 2,5 t. Po opłaceniu wszelkich kosztów i odwdzięczeniu się McKennie, na każdego z rabusiów

przypadło 147 tys. funtów – niewyobrażalne wprost pieniądze w sytuacji, gdy ówczesna dobra miesięczna pensja wynosiła 40 funtów. W końcu jednak wszyscy wpadli – dzięki nakazowi półgodzinnego milczenia policjanci domyślili się, że kryjówka znajduje się w promieniu trzydziestominutowej jazdy od miejsca napadu, i rozpoczęli poszukiwania, apelując też o pomoc do miejscowej ludności. Jeden z farmerów, John Smith, zgłosił pojawienie się trzech podejrzanych samochodów – ciężarówki i dwóch terenówek. Choć w pierwszej chwili jego telefon został zignorowany, kolejny – bo uparty rolnik nie zniechęcił się – skłonił śledczych do udania się we wskazane miejsce. Tam odkryli samochody i neliżnięte nawet płomieniami dowody, m.in. w postaci worków pocztowych – a na nich komplety odcisków palców.

SKOK CZTERECH PREMIERÓW

Bywały napady, których organizatorzy kierowali się wznioślejszymi pobudkami niż chęć wzbogacenia się. Skokiem na carski pociąg pocztowy wiozący pieniądze z Kongresówki do Petersburga wsławiła się Organizacja Bojowa PPS. Akcja została skrupulatnie

przygotowana: bojownicy zgromadzili broń, Joanna Prystor i Aleksandra Szczerbińska – bliska przyjaciółka Józefa Piłsudskiego – wynajęły mieszkanie w Wilnie, skąd obserwowały dworzec kolejowy, inni pepeesowcy dokonali rozpoznania wokół Bezdan, oddalonej o 25 km od Wilna stacji kolejowej, która została wybrana jako miejsce akcji. Wyznaczonego na datę napadu 19 września 1908 roku wszystko jednak poszło nie tak: część grupy zabłądziła i się spóźniła, za późno dotarła też broń. Piłsudski zdecydował się odwołać całą akcję, ale nie było jak zawiadomić czekającej w Bezdanach grupy, która miała się włączyć do akcji po usłyszeniu wybuchu bomby. Ten oczywiście nie nastąpił, więc spiskowcy uznali, że pomylili stację, i udali się na następną, gdzie także nic się nie wydarzyło, choć było już o krok od wpadki.

Ostatecznie napad odbył się tydzień później, 26 września, i zyskał po latach miano skoku czterech premierów, jako że czterech z uczestników – Józef Piłsudski, Walery Sławek, Aleksander Prystor i Tomasz Arciszewski – zostało później premierami wolnej Polski. Oprócz nich w akcji brało udział jeszcze 13 bojowników. Pociąg z wagonem pocztowym jechał z Wilna

– tam wsiadła część spiskowców pod wodzą Walerego Sławka. I tym razem nie obyło się bez problemów – jeden z bojowników, Aleksander Lutze Birk, niefortunnie stłukł butelkę z amoniakiem i poważnie się poparzył, jednak w akcji i tak wziął udział. Reszta czekała znów w Bezdanach. Gdy pociąg koło godz. 23 wjechał na stację, grupa w pociągu rozbroiła konwojentów. Wybuchła krótka strzelanina z żandarmem, a do pociągu wrzucono dwie bomby. Potem rozpoczęło się pakowanie łupów – 200 mln rubli, które zostały przeznaczone na konspiracyjną działalność niepodległościową. Akcja trwała trzy kwadranse i uznawana jest za jeden z najbardziej brawurowych wyczynów Organizacji Bojowej PPS.

PODRÓŻ W NIEZNANE

Było ich 1208. 1208 drewnianych skrzynek zawierających około 80 t złota w sztabach i monetach. Tak wyglądał skarb Drugiej Rzeczypospolitej, który we wrześniu 1939 roku opuścił jej granice, by nigdy nie powrócić. W nocy z 13 na 14 września w przygranicznym Śniatyniu skrzynie załadowano do pociągu, który ruszył w kierunku rumuńskiej Konstancy. Niemcy dość szybko zorientowali

Po wybuchu drugiej wojny światowej skarb Drugiej Rzeczypospolitej – 80 t złota w sztabach i monetach – wywieziono z kraju, by nie padł łupem Niemców, fot. Andrzej Barabasz/Wikimedia Commons, lic. CC A-SA 4.0



się, co się dzieje. Ich ambasador w Bukareszcie Wilhelm Fabricius zarzucił ministrowi spraw zagranicznych Rumunii Grigoremu Gafencu, że jego kraj, pomagając polskiemu rządowi, łamie warunki neutralności. Lojalny wobec Polaków minister wykręcił się niewiedzą, obiecując przeprowadzenie śledztwa. Czas na zorganizowanie dalszego transportu kurczył się. Złoto opuściło Konstancę na pokładzie niewielkiego amerykańskiego tankowca „Eocene” należącego do spółki naftowej Socony Vacuum. Kapitan Robert Brett był bardzo dumny ze swego udziału w sprzątnięciu Niemcom sprzed nosa polskiego złota. Dopłynęło ono do Sztambułu, skąd pojechało pociągiem przez Bejrut, znów płynęło morzem, aż dotarło do Tulonu, a ostatecznie – do Nevers nad Loarą, gdzie spoczęło pod opieką Banku Francji.

W 1940 roku Francuzi zaczęli przegrywać wojnę, więc polski skarb znów był zagrożony. 22 maja rząd RP na uchodźstwie poprosił o pomoc Anglików. Złoto ruszyło koleją do portu Lorient i zostało załadowane na krążownik „Victor Schölcher”. Był 16 czerwca 1940 roku – dzień kapitulacji Francji. Skrzynie, którym towarzyszył już tylko jeden Polak, dyrektor warszawskiego oddziału Banku Polskiego Stefan Michalski, wylądowały w Casablance, skąd powędrowały do Dakaru. Z tamtejszego brytyjskiego konsulatu Michalski poinformował władze RP depeszą o losach majątku. Było to już po interwencji gen. Władysława Sikorskiego, który zwrócił się do premiera Winstona Churchilla z prośbą o pomoc w odzyskaniu polskiej własności. Francuzi na wszelki wypadek odesłali złoto do Kayes, miejscowości leżącej 800 km w głąb lądu, na terenie dzisiejszej Republiki Mali. Zdeponowano je w budynku należącym do administracji kolei.

Rząd Vichy nie był skłonny do ustępstw wobec Polaków. Ci zdecydowali się złożyć pozew przeciw Petainowskiej Francji w sądzie Stanów Zjednoczonych. Polskie interesy reprezentowała firma Sullivan & Cromwell. Amerykanie zgodzili się na zablokowanie dostępu do francuskiego złota w banku federalnym w Nowym Jorku, jednak dopiero Fran-

cuski Komitet Narodowy gen. Charles’a de Gaulle’a w październiku 1941 roku podjął decyzję o zwrocie skrzyń. Polacy dotarli do Kayes w styczniu 1944 roku – złoto ponownie przyjechało do Dakaru. Tam decyzją rządu na uchodźstwie podzielono skarb na trzy części: jedna miała się znaleźć w Nowym Jorku, druga w Ottawie, a trzecia w Londynie. Po zakończeniu wojny zachodnie mocarstwa wycofały poparcie dla rządu RP na uchodźstwie i uznały władze w Warszawie. Te podjęły negocjacje w sprawie powrotu złota do kraju. W czerwcu 1946 roku doszło do podpisania układu, na mocy którego część skarbu poszła na spłatę wojennych zobowiązań Polski wobec Wielkiej Brytanii, a reszta pozostała w angielskich, kanadyjskich i amerykańskich bankach do dyspozycji Warszawy. Po sześciu latach depozyt zamknięto, lecz złoto fizycznie pozostało na Zachodzie. Wielokrotnie sięgano po nie jako po zabezpieczenie kredytów zaciąganych przez Polskę Ludową. Obecnie NBP dysponuje 100 t złota, przechowywanymi niemal w całości w Bank of England.

PRACA NIE DLA KAŻDEGO

Za pierwszą firmę konwojencką można uznać zakon templariuszy, czyli założony przez Hugona de Payens w drugiej dekadzie XI wieku Zakon Ubogich Rycerzy Chrystusa i Świątyni Salomona. Początkowo liczył dziewięciu członków i specjalizował się w ochronie pielgrzymów w Ziemi Świętej, a także w przewożeniu ich pieniędzy i innych kosztowności. Z czasem zyskał na znaczeniu i stał się poważną instytucją, świadczącą w dużej mierze usługi bankowe. Z kolei w Europie zyskujący na znaczeniu, ale nękani napadami w czasie podróży kupcy zaczęli się łączyć w gildie. Jednym z celów ich powstawania było właśnie wspólne organizowanie przejazdów i ochrony przewożonych towarów i pieniędzy.

Dziś usługi konwojenckie i ochroniarskie są bardzo popularne, ale, jak mówią eksperci, to praca nie dla każdego. Przede wszystkim, poza warunkami fizycznymi, trzeba się odznaczać dużą odpornością psychiczną, mierzyć z tym, że każdego dnia naraża

się zdrowie i życie w obronie cudzych pieniędzy. A wystarczy przywołać tylko kilka spośród wielu doniesień o napadach na konwoje i konwojentów, by dobitnie to sobie uświadomić i zauważyć, że przemoc eskaluje. W czasie napadu gangstera „Rympalka” na konwój przewożący gotówkę dla zakładu opieki zdrowotnej samochód został zatrzymany przez dwa wozy gangsterów, a konwojenci wywleczeni zeń i rzućeni na chodnik. Wydarzenie to miało miejsce 28 listopada 1995 roku na warszawskiej ul. Zamiany, a ze względu na świetną organizację i obfity łup – ponad 1 mln zł – zostało nazwane napadem stulecia. Obyło się bez ofiar śmiertelnych i rannych.

18 kwietnia 2000 roku w podpoznańskiej miejscowości Podrzewie dwa samochody zatrzymały auto z pieniędzmi. Napastnicy ranili w głowę jednego z konwojentów, a następnie zabrali pieniądze, kazali też mężczyznom jechać ze sobą. Rannego wypuścili wcześniej, jego kolegę dopiero w Poznaniu. W kwietniu 2002 roku w Sosnowcu pięciu napastników z bronią maszynową otworzyło ogień do forda, którym dwóch konwojentów przewożyło pieniądze spółdzielni Zagórze. Jeden z nich zginął na miejscu, drugi zmarł w szpitalu. Podczas procesu zabójców sędzia nazwała ich czyn egzekucją. 14 marca 2013 roku gangsterzy otworzyli ogień do konwojentów wnoszących pieniądze do banku na terenie centrum handlowego w Wólce Kosowskiej. Oboje konwojenci z ranami pleców zostali przewiezieni do szpitala. Życie uratowały im kamizelki kuloodporne.

Nie można jednak wyciągać wniosków, że dawniej było bezpieczniej. Jednym ze szczególnie krwawych napadów jeszcze z czasów PRL była zbrodnia pod Fabianowem. 10 stycznia 1957 roku trzech mężczyźni zatrzymali na drodze taksówkę, którą wieziono pieniądze na wypłaty dla pracowników Krotoszyńskich Zakładów Przemysłu Terenowego w Dobrzycy. W samochodzie znajdowali się kierowca, dwoje pracowników zakładów i będąca w ciąży kasjerka. Napastnicy zastrzelili wszystkich czworo, a następnie zabrali 335 tys. zł. Sprawców zatrzymano. Napad ten stał się kanwą filmu Stanisława Barei *Dotknięcie nocy*.

STRZAŁY NA JASNEJ

Choć nazywany jest napadem na bank przy ul. Jasnej w Warszawie w domu Pod Orłami, bandycki rozбой z 22 grudnia 1964 roku był tak naprawdę napadem na konwój. Późnym popołudniem przed bank zajęła warszawa przewożąca całodzienny – obfity, bo przedświadczeni – utarg z Centralnego Domu Towarowego. Było to ponad 1,5 mln ówczesnych złotych. Pieniądze przewoziło dwóch konwojentów, Stanisław Piętka i Zdzisław Skoczek, a także kasjerka Jadwiga Michałowska. Gdy tylko wysiedli z samochodu, od strony ul. Jasnej nadszedł jeden z rabusiów, zderzył się z Piętką, a następnie wyrwał mu worek z pieniędzmi i strzelił w pierś, oddał też kilka strzałów w karoserię samochodu. Skulony na podłodze kierowca cudem uniknął śmierci; cały czas wciskał klakson, by zwrócić uwagę prze-

chodniów. Drugi napastnik strzelił z bramy do Skoczka, który nawet nie zdążył wyciągnąć broni z kabury, po czym dobił go dwoma strzałami w głowę. Piętka zdołał jeszcze wczółgać się do budynku banku, nim zmarł. Kasjerka ocalała schowana za samochodem. Na miejscu zbrodni zapanował chaos. Po dziesięciu minutach przyjechały pierwsze radiowozy Milicji Obywatelskiej.

Od tego momentu sprawy się komplikują. Wydawałoby się, że sprawcy powinni byli zostać szybko schwytani. Widziało ich wyraźnie co najmniej 15 osób, w tym Andrzej Olszewski, dziennikarz „Kurieru Polskiego”, obserwujący zajście z okna redakcji, który zawiadomił milicję. Dostrzeżona została też szaroniebieska warszawa, którą uciekli bandyci. Sporządzono dokładne portrety pamięciowe, a nawet atrapę samochodu wykonaną z papier-mâché. Sprawcy okazali się bardzo podobni do portretów pamięciowych

powstałych po wcześniejszych napadach z 1957 i 1959 roku; także łuski po nabojach wskazywały na tych samych napastników. Śledztwo było szeroko zakrojone – funkcjonariusze sprawdzili np. 10,5 tys. warszaw. Gdy udało się ustalić, że te same osoby dokonały czterech napadów – jednego z 1957 roku, dwóch z 1959 roku i ostatniego, na ul. Jasnej – śledczy dysponowali dodatkowo odciskami palców. Śledztwo utknęło jednak w miejscu, sprawców nigdy nie wykryto. Gdy sprawa się przedawniła 22 grudnia 1989 roku, dziennikarze zaapelowali do nich, by się ujawnili – wezwanie pozostało, jak można się domyślać, bez odzewu. Możliwe wyjaśnienie pojawiło się w 1997 roku. Po publikacji w „Kulisach” artykułu o napadzie z 1964 roku do redakcji nadszedł anonimowy list. Jego autor twierdził, że sprawa została dawno wykryta – sprawcami byli kapitan

Dom Pod Orłami przy ul. Jasnej w Warszawie, widok współczesny, fot. Marcin Białek/Wikimedia Commons, lic. CC A-SA 4.0



i major Służby Bezpieczeństwa. Ze względu na wizerunek resortu sprawę utajniono.

ZDRADZIECCY PRACOWNICY I GROŹNI PRZEBIERAŃCY

A jednak ci, którzy mają chronić, czasem sami stanowią niebezpieczeństwo. Tak było w przypadku największego rabunku gotówki w Stanach Zjednoczonych, czyli napadu na Dunbar Armored w Los Angeles, firmę konwojencką dysponującą flotą samochodów pancernych. Sprawcy zdobyli 19 mln dolarów. Formalnie nie był to właściwie napad na konwój, tylko kradzież samochodu. Głównym prowodyrem był Allen Pace, regionalny inspektor tej firmy odpowiedzialny za sprawy bezpieczeństwa. Wraz z przyjaciółmi z dzieciństwa 12 września 1997 roku włamał się na parking firmy, gdzie stały zaparkowane pancerne furgonetki z pieniędzmi, obezwładnił strażników i zmanipulował monitoring, by następnie wywieźć furgonetkę na lawecie. Firma straciła na zatrudnieniu niewłaściwego pracownika, ale sam Pace wpadł, zaufawszy lekko-myślnemu współpracownikowi – Eugene Lamar Hill próbował wręczyć plik ukradzionych pieniędzy brokerowi. Zapomniał zdjąć banderolę, co pozwoliło ustalić pochodzenie pieniędzy.

Dwóch bardzo podobnych napadów dokonano na inną amerykańską firmę przewozu pieniędzy, Loomis Fargo & Company. W marcu 1997 roku w filii w Jacksonville na Florydzie jeden z zatrudnianych tam kierowców obezwładnił dwóch swoich kolegów ochroniarzy, a następnie ukradł ciężarówkę zawierającą ponad 18 mln dolarów. Został złapany podczas próby przekroczenia granicy z Meksykiem. Z kolei na początku października tego samego roku ośmioosobowa grupa

przestępcza pod przewodem Davida Scotta Ghannta, jednego z pracowników finansowych firmy, napadła na filię w Charlotte w Karolinie Północnej. W umówiony wieczór Ghannt odesłał wcześniej do domu towarzyszącego mu świeżo zatrudnionego pracownika, a następnie załadował do służbowego vana ponad 17 mln dolarów i wyjechał za bramę, gdzie czekali na niego wspólnicy. Przekazał im pieniądze, a sam uciekł do Meksyku. Przestępcy zmieniali samochody, zacierając za sobą ślady. Oczywiście Ghannt natychmiast zyskał status głównego podejrzanego. I to nie tylko w oczach FBI – w Meksyku tak szalał pieniędzmi, że wzbudził tym nieufność jednego z restauratorów, który stwierdził, że zachowuje się on tak, jakby dopiero co obrabował bank. Dzięki śledzeniu rozmów telefonicznych Ghannta cała grupa została zatrzymana. W obu napadach firma Loomis Fargo & Company straciła w sumie ponad 35 mln dolarów – na szczęście 95 proc. udało się odzyskać.

Nie tylko szefowie firm konwojenckich powinni być nieufni wobec własnych pracowników, ale i ci, którzy mają konwojentom powierzyć cenny ładunek. Przekonali się o tym pracownicy wrocławskiej firmy Brink's zajmującej się liczeniem bankowych pieniędzy. W 2010 roku zgłosili się do niej dwaj konwojenci mający odebrać pieniądze, a następnie rozwieźć je do poszczególnych placówek. Wszystko było jak zawsze – ani strój, ani dokumenty, ani zachowanie mężczyzn nie wydawało się podejrzane. Szybko jednak okazało się, że byli to złodzieje przebierańcy, którzy zniknęli z 5 mln złotych. Choć w końcu ich złapano, pieniądze nie odnalazły się do tej pory.

Bardzo podobna kradzież miała miejsce kilkanaście lat wcześniej, 10 sierpnia 1993 roku, w Swarzędzu pod Poznaniem. Waldemar Maciejewski,

właściciel warsztatu samochodowego, a jednocześnie przywódca trzysobowej grupy przestępców, która napadła na konwój wiozący pieniądze dla pracowników Swarzędzkiej Fabryki Mebli, przygotował wszystko bardzo dokładnie. Najpierw w maju dokonał próbnego napadu na kasjerki i konwojenta fabryki w Poznaniu, nie zabierając im jednak pieniędzy – po tym wypadku fabryka zatrudniła zewnętrzną firmę ochroniarską. Przed właściwą akcją Maciejewski zakupił volkswagena transportera – samochód, z którego korzystała firma ochroniarska – a następnie zadzwonił do niej. Podszycując się pod pracownika fabryki, przełożył datę transportu, by móc wraz ze swymi ludźmi zająć miejsce ochroniarzy. Przebrani w mundury przypominające ochroniarskie i wyposażeni w broń palną przestępcy zawieźli pracowników fabryki do banku, a w drodze powrotnej sterroryzowali ich i ukradli ponad 5 mld ówczesnych złotych (500 tys. po denominacji).

Część wprowadzonych w Polsce w ostatnich latach przepisów dotyczących zasad konwojowania ma zapewnić większe bezpieczeństwo oraz zapobiec oszustwom, między innymi... podatkowym. Okazało się, że trzeba było zmienić przepis dokładnie określający, co to jest bankowóz czy samochód przystosowany do przewozu pieniędzy i kosztowności. Otóż niektórzy nieuczciwi ochroniarze montowali w bagażnikach swoich drogich osobowych czy sportowych samochodów sejfy, by móc uzasadnić zakup takiego auta jako niezbędnego narzędzia pracy.

Ale nadal w mocy pozostaje mądrość starożytnej Mezopotamii – najbezpieczniej jest w ogóle nie transportować pieniędzy. Lepiej zrobić przelew. ■

Dr ZUZANNA GRĘBECKA, antropolog kultury, pracuje w Instytucie Kultury Polskiej Uniwersytetu Warszawskiego

NAGRODY!

Wejdź na stronę www.mowiwieki.pl
i weź udział w konkursie związanym
z cyklem „Pewne jak w banku”.

Projekt realizowany
z Narodowym Bankiem Polskim
w ramach programu edukacji ekonomicznej



Narodowy Bank Polski