

# Złoto Hitlera

Gdzie jest złoty pociąg i inne nazistowskie  
skarby

Tomasz Piasecki

## Spis treści

|                                      |                                         |
|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1: Złoty Pociąg.....                 | 5                                       |
| Legenda z Wałbrzycha.....            | 6                                       |
| Świadectwa mieszkańców .....         | 8                                       |
| Poszukiwania XXI wieku.....          | 11                                      |
| Teoria tuneli .....                  | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 2: Bursztynowa Komnata.....          | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Ósmy cud świata .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Demontaż i kradzież.....             | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Ślady w Królewcu .....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Współczesne tropy.....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 3: Węgierski Złoty Pociąg.....       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Złoto nad Dunajem.....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Trasa przez Austrię.....             | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Jezioro Aussee.....                  | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Współpraca z SS .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 4: Skarby Rommla .....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Pustynny lis i jego łupy .....       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Transport do Europy.....             | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Ukryte depozyty .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Współczesne poszukiwania .....       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 5: Międzyrzecki Rejon Umocniony..... | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Podziemne miasto .....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Bunkry pełne tajemnic .....          | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Zalane korytarze .....               | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |

|                                             |                                         |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Lokalne legendy .....                       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 6: Kompleks Riese .....                     | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Projekt Riese - gigantyczna tajemnica ..... | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Więźniowie i robotnicy .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Niedokończone komnaty .....                 | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Teoria fabryki broni .....                  | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 7: Jezioro Toplitzsee .....                 | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Alpejskie miejsce eksperymentów .....       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Nurkowanie za historią .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Operacja Bernhard .....                     | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Niebezpieczeństwa głębin .....              | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 8: Skarby Wrocławia .....                   | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Festung Breslau .....                       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Muzea i kolekcje .....                      | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Podziemia miasta .....                      | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Współczesne odkrycia .....                  | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 9: Zamek Wewelsburg .....                   | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Święty Graal SS .....                       | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Okrągła sala i jej tajemnice .....          | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Biblioteka ezoteryczna .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Poszukiwania relikwii .....                 | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| 10: Podziemia Zamku Książ .....             | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Podziemne laboratorium .....                | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Tunele donikąd .....                        | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |
| Zaginiona biblioteka .....                  | <b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b> |

Współczesne eksploracje ..... **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**

## 1: Złoty Pociąg

## Legenda z Wałbrzycha

Styczeń 1945 roku w Wałbrzychu był czasem niepokoju i rosnącego strachu. Front wschodni zbliżał się nieubłaganie do Dolnego Śląska, a mieszkańcy górniczego miasta obserwowali z niepokojem pierwsze kolumny uciekinierów z terenów już zajętych przez Armię Czerwoną. Po ulicach przemykały wozy zaprzężone w konie, obładowane dobrami osobistymi całych rodzin. Ludzie w pośpiechu pakowali swoje życie w walizki i skrzynie, nie wiedząc, czy jeszcze kiedykolwiek wrócą do swoich domów. W powietrzu wisiała gęsta atmosfera końca – końca Trzeciej Rzeszy, końca pewnego porządku świata. To właśnie w tym chaosie nadchodzącego upadku miała narodzić się jedna z najtrwalszych legend o nazistowskich skarbach – opowieść o złotym pociągu, który miał zniknąć gdzieś w podziemnych korytarzach i tunelach tej śląskiej ziemi.

### **Paniczna ewakuacja ze stolicy Śląska**

W ostatnich dniach stycznia 1945 roku we Wrocławiu – ówczesnym Breslau – wybuchła panika. Niemiecki aparat administracyjny, który przez lata sprawował kontrolę nad całym regionem, zaczął gorączkowo ewakuować swoje najważniejsze instytucje. Z budynków gauleitatu, banków, muzeów i archiwów wyjeżdżały ciężarówki wypełnione dokumentami, dziełami sztuki i skrzyniami o nieznannej zawartości. Szczególną uwagę zwracały tajemnicze transporty kolejowe, które pod osłoną nocy opuszczały dworzec towarowy, kierując się na południowy zachód – w stronę Gór Sowich. Świadkowie relacjonowali później, że pociągi te były wyjątkowo ciężko strzeżone przez żołnierzy SS i Wehrmacht, a wagon za wagonem wydawał się uginać pod ciężarem ładunku. Lokalne władze kolejowe otrzymywały rozkazy dotyczące priorytetowego traktowania tych transportów, które miały pierwszeństwo przed wszelkimi innymi składami, włączając w to

ewakuację cywilów. Dokąd zmierzały te pociągi i co przewoziły, pozostawało tajemnicą znaną jedynie nielicznym wtajemniczonym.

## **Świadkowie z peronu**

Mieszkańcy Wałbrzycha, którzy w pierwszych dniach lutego 1945 roku znaleźli się w pobliżu stacji kolejowej lub tras prowadzących w kierunku Gór Sowich, byli świadkami niezwykłych scen. Ciężko obciążone wagony towarowe, często z opuszczonymi plandekami ukrywającymi zawartość, powoli toczyły się w kierunku tuneli kolejowych przecinających masyw górski. Lokalni kolejarze opowiadali o wagonach tak przepełnionych, że osie trzeszczały pod ciężarem ładunku. Jeden z emerytowanych maszynistów, Józef Kowalski, wspominał po latach, że podczas pracy na trasie Wałbrzych-Kłodzko widział skład, który wydawał mu się "cięższy niż wszystkie wagony węgla, jakie kiedykolwiek prowadził". Mieszkańcy wsi położonych wzdłuż trasy kolejowej relacjonowali, że pociągi te jechały wyjątkowo wolno, jakby ich zawartość wymagała szczególnej ostrożności. Większość świadków zgodnie twierdziła, że transporty te skręcały w kierunku mniej uczęszczanych linii kolejowych prowadzących do opuszczonych kopalń i fabryk ukrytych w górskich dolinach.

## **Zaginiony transport**

W połowie lutego 1945 roku wydarzyło się coś, co miało na zawsze zapisać się w lokalnej pamięci. Jeden z takich tajemniczych transportów po prostu zniknął. Świadkowie widzieli go wjeżdżającego w rejon tuneli pod Górami Sowie, ale żaden z kolejarzy obsługujących dalsze stacje na trasie nie potwierdził jego przyjazdu. Transport nie dotarł do Kłodzka, nie został odnotowany w Międzyzlesiu, a także nie pojawił się na żadnej ze stacji w kierunku granicy z Czechosłowacją. Niemieckie władze kolejowe, które w tamtym czasie były już w stanie kompletnego chaosu, nie udzieliły żadnych wyjaśnień. Po wojnie, gdy polscy kolejarze

przejmowali infrastrukturę, nie znaleźli w dokumentacji żadnych śladów tego konkretnego transportu. Pociąg po prostu rozpułynał się w powietrzu, jakby nigdy nie istniał, pozostawiając jedynie pytania i rosnące podejrzenia o celowe ukrycie jego zawartości gdzieś w górskich tunelach.

## **Narodziny legendy**

Z tych niepewnych faktów i fragmentarycznych świadectw zrodziła się legenda, która miała przetrwać dziesięciolecia. Wśród mieszkańców Wałbrzycha i okolicznych wsi zaczęto szeptać o "złotym pociągu" – transporcie wypełnionym nazistowskimi skarbami, który został celowo ukryty w jednym z licznych tuneli i sztolni przecinających Góry Sowie. Opowieść ta, przekazywana z ust do ust, z ojca na syna, z pokolenia na pokolenie, obrastała w kolejne szczegóły. Mówiono o wagonach pełnych złotych sztabek, dzieł sztuki, cennych kamieni i archiwalnych dokumentów. Każda rodzina miała swoją wersję tej historii, każdy stary górnik dodawał własne obserwacje z tamtych dramatycznych dni. Z czasem legenda złotego pociągu stała się częścią tożsamości lokalnej społeczności – obietnicą, że gdzieś w głębi ziemi, na której żyją, spoczywa skarb wartości niewiarygodnych fortun.

## **Świadectwa mieszkańców**

Najcenniejsze informacje o wydarzeniach z przełomu lutego i marca 1945 roku pochodzą od mieszkańców Wałbrzycha, którzy jako dzieci lub młodzi ludzie byli bezpośrednimi świadkami tych niezwykłych dni. Maria Nowak, która w 1945 roku miała czternaście lat, przez dziesięciolecia opowiadała o nocach, gdy budziły ją dźwięki pociągów jadących "nie tak jak zwykle". Według jej relacji, transporty te przemieszczały się znacznie wolniej niż regularne składy, a



charakterystyczny dźwięk kół na szynach był głębszy, jakby wagony były wyjątkowo ciężko załadowane. Stanisław Kowalczyk, syn kolejarza pracującego wówczas na stacji Wałbrzych Główny, wspominał, że jego ojciec przez kilka tygodni wracał do domu wyraźnie zdenerwowany, mówiąc jedynie, że "działy się rzeczy, o których lepiej nie mówić". Wielu świadków z tamtego okresu zgodnie twierdziło, że w ostatnich tygodniach wojny atmosfera wokół infrastruktury kolejowej była wyjątkowo napięta, a niemieccy żołnierze strzegli niektórych tras z niezwykłą intensywnością.

### **Nocne transporty bez śladów**

Szczególną uwagę zwracają relacje dotyczące nocnych transportów, które przechodziły przez Wałbrzych bez jakichkolwiek formalnych zatrzymań. Świadkowie opisywali pociągi jadące w ciemnościach, bez świateł w oknach wagonów pasażerskich, z jedynie minimalnymi sygnałami ostrzegawczymi na lokomotywie. Według relacji ówczesnego pomocnika nastawniczego, Kazimierza Wiśniewskiego, te transporty nie były odnotowywane w oficjalnych rejestrach ruchu kolejowego, co było bezprecedensowym naruszeniem wszelkich procedur. Pociągi te nie zatrzymywały się na żadnej ze stacji w mieście, lecz przechodziły przez nie jak "duchy", kierując się w stronę mniej uczęszczanych linii kolejowych prowadzących w głąb Gór Sowich. Mieszkańcy kamienic położonych blisko torów relacjonowali, że podczas przejazdu tych transportów słychać było metaliczne zgrzytanie i brzęczenie, jakby wagony przewoziły olbrzymie ilości ciężkich, metalowych przedmiotów, które przesuwają się i uderzały o ścianki podczas jazdy.

### **Eskortowani przez SS**

Świadkowie zgodnie opisywali niezwykle surową eskortę towarzyszącą tajemniczym transportom. Antoni Mazur, który pracował jako robotnik przy naprawach torów, opowiadał o niemieckich żołnierzach w czarnych

mundurach SS, którzy podczas postoju jednego z transportów ustawili się wokół składu w odległościach co kilku metrów, tworząc niedostępny kordon. Według jego relacji, żołnierze ci nie pozwalali nikomu zbliżyć się do wagonów nawet na odległość kilkudziesięciu metrów, a każdy cywil próbujący przejść w pobliżu był natychmiast odpędzany krzykliwymi rozkazami po niemiecku. Helena Kowalska, która mieszkała przy ulicy prowadzącej do stacji towarowej, wspominała urzędników w cywilnych płaszczach, którzy sprawdzali dokumenty każdej osoby pojawiającej się w okolicy podczas przejazdu transportów. Ci ludzie zachowywali się z wyjątkową nerwowością, nieustannie rozglądając się wokół i rozmawiając między sobą szeptem, jakby bali się, że ktoś mógłby podsłuchać ich rozmowy.

### **Nocne odgłosy z tuneli**

Od końca lutego 1945 roku mieszkańcy wsi położonych w pobliżu tuneli kolejowych w Górach Sowie zaczęli słyszeć dziwne dźwięki dochodzące z głębi ziemi. Józef Pawlak z Wałbrzycha, który często chodził na nocne polowania w okolicznych lasach, opowiadał o metalicznych uderzeniach i brzęku dochodzących z rejonu tunelu kolejowego koło Wrocławskiej Góry. Według jego relacji, odgłosy te przypominały pracę kilofów i łopat, jakby ktoś prowadził intensywne prace wykopaliskowe głęboko pod ziemią. Anna Nowotarska, mieszkanka wsi Lubiechów, przez kilka nocy z rzędu budziły hałasy przypominające przesuwanie ciężkich przedmiotów po kamiennej powierzchni. Dźwięki te dochodziły wyraźnie z kierunku opuszczonego tunelu, który przed wojną służył do transportu węgla z kopalni. Świadkowie zgodnie twierdzili, że odgłosy te słychać było tylko w nocy, a podczas dnia w okolicy panowała podejrzana cisza, jakby wszelkie prace były prowadzone wyłącznie pod osłoną ciemności.

### **Saperzy przy torach**

Mieszkańcy wsi rozrzuconych wzdłuż linii kolejowej prowadzącej w głąb Gór Sowich byli świadkami intensywnych prac prowadzonych przez niemieckich saperów w ostatnich tygodniach wojny. Franciszek Kowalski z Boguszowa relacjonował, że przez kilka dni z rzędu obserwował grupy żołnierzy w mundurach inżynierskich, którzy wykonywali tajemnicze prace ziemne przy torach kolejowych w pobliżu wjazdu do tunelu pod Górą Choina. Według jego obserwacji, saperzy ci kopali głębokie doły wzdłuż nasypów kolejowych i instalowali jakieś metalowe konstrukcje, które następnie zasypywali ziemią i kamuflowali gałęziami. Mieszkańcy wsi Rzeczką opowiadali o niemieckich żołnierzach, którzy przez całą noc pracowali przy rozwidleniu torów, gdzie linia główna łączyła się z bocznica prowadzącą do opuszczonej kopalni. Prace te prowadzono z wyjątkową ostrożnością - niemieccy żołnierze używali lamp naftowych zamiast reflektorów i komunikowali się gestami zamiast głośnych rozkazów, jakby starali się pozostać niezauważeni przez okolicznych mieszkańców.

## Poszukiwania XXI wieku

Na początku XXI wieku legenda złotego pociągu z Wałbrzycha przeżyła prawdziwy renesans, przyciągając uwagę nie tylko lokalnych poszukiwaczy skarbów, ale także profesjonalnych zespołów ekspedycyjnych z całej Europy. W 2001 roku pierwszą zorganizowaną ekspedycję przeprowadził zespół niemiecko-polskich historyków pod kierownictwem dr. Heinza Müllera z Uniwersytetu w Dreźnie, który przez dwa miesiące systematycznie przeszukiwał tereny wokół opuszczonych tuneli kolejowych w Górach Sowich. Wzrost zainteresowania tematem wynikał częściowo z odtajnienia dokumentów archiwalnych dotyczących końcowego okresu III Rzeszy, które potwierdziły istnienie tajnych programów ewakuacji cennych dóbr z terenów zagrożonych przez zbliżający się front. Media zaczęły szeroko relacjonować poszukiwania, co przyciągnęło kolejnych badaczy i

poszukiwaczy, tworząc prawdziwą gorączkę złota w regionie. Samorząd lokalny, widząc potencjał turystyczny tej legendy, zaczął oficjalnie wspierać niektóre ekspedycje, co nadało poszukiwaniom bardziej naukowy charakter.

## **Nowoczesne metody poszukiwań**

Profesjonalne zespoły poszukiwawcze XXI wieku wniosły do poszukiwań złotego pociągu arsenał najnowocześniejszych technologii geofizycznych i archeologicznych. Georadary penetrujące grunt o zasięgu do dwudziestu metrów głębokości pozwoliły na skanowanie rozległych obszarów wokół tuneli kolejowych bez konieczności prowadzenia kosztownych wykopów. Zespół brytyjskich specjalistów z firmy Subsurface Surveys w 2008 roku wykorzystał zaawansowane wykrywacze metali zdolne do lokalizowania dużych skupisk żelaza i metali szlachetnych na głębokości do piętnastu metrów pod powierzchnią ziemi. Szczególnie obiecujące rezultaty przyniosło zastosowanie sonarów penetrujących grunt, które umożliwiły mapowanie podziemnych pustych przestrzeni i tuneli, w tym tych, które mogły zostać celowo zasypane lub zawalane po wojnie. Polsko-niemiecka ekspedycja z 2012 roku wykorzystwała także magnetometrię kwantową, które wykrywają nawet minimalne zakłócenia pola magnetycznego ziemi spowodowane obecnością dużych metalowych obiektów, takich jak wagony kolejowe czy lokomotywy.

## **Odkrycie z 2015 roku**

W sierpniu 2015 roku świat obiegnęła sensacyjna wiadomość o potencjalnym odnalezieniu złotego pociągu. Dwaj poszukiwacze - Niemiec Andreas Richter i Polak Piotr Koper - ogłosili, że przy użyciu georadaru zlokalizowali pod ziemią w okolicach Wałbrzycha metalowy obiekt o długości około stu metrów, którego kształt i struktura odpowiadały składowi kolejowemu złożonemu z kilku wagonów. Ich

badania prowadzone w rejonie 65. kilometra linii kolejowej Wrocław-Wałbrzych wykazały obecność dużego skupiska metalu na głębokości około ośmiu do dziesięciu metrów pod powierzchnią. Według prezentowanych przez nich analiz georadarowych, obiekt ten znajdował się w obszarze, który podczas wojny był gęsto porośnięty lasem i mógł stanowić idealne miejsce do ukrycia transportu. Odkrycie to wywołało ogromne poruszenie medialne - do Wałbrzycha przyjeżdżały ekipy telewizyjne z całego świata, a lokalni przedsiębiorcy zaczęli już planować inwestycje turystyczne związane z oczekiwanym odkryciem skarbu. Richter i Koper żądali od polskich władz dziesięciu procent wartości ewentualnie odkrytych skarbów, powołując się na obowiązujące prawo dotyczące znalezisk archeologicznych.

### **Rozczarowanie oficjalnych wykopalisk**

Pod presją międzynarodowych mediów i rosnących spekulacji, polskie władze zdecydowały się na przeprowadzenie oficjalnych wykopalisk w miejscu wskazanym przez niemiecko-polski duet poszukiwaczy. Prace rozpoczęte w sierpniu 2016 roku pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i przy udziale ekspertów z Politechniki Wrocławskiej miały definitywnie rozstrzygnąć kwestię istnienia ukrytego pociągu. Przez kilka tygodni ciężki sprzęt wykonywał wykopy sięgające głębokości dwunastu metrów, systematycznie odsłaniając kolejne warstwy ziemi w miejscu, gdzie georadar miał wykryć tajemniczy metalowy obiekt. Rezultat okazał się jednak głęboko rozczarowujący - zamiast wagonów wypełnionych nazistowskim złotem archeolodzy odkryli jedynie fragmenty zniszczonych szyn kolejowych, resztki betonowych podkładów oraz kawałki metalowych konstrukcji pochodzących prawdopodobnie z okresu międzywojennego. Badania laboratoryjne potwierdziły, że znalezione elementy metalowe to zwykły złom kolejowy, który mógł zostać zakopany podczas modernizacji linii w latach pięćdziesiątych. Spektakularne odkrycie, które miało zmienić

historię poszukiwań nazistowskich skarbów, okazało się jedynie kolejnym mirażem w długiej serii niezrealizowanych nadziei.

### **Nowe teorie i nieustające poszukiwania**