



ARCHIWUM PAŃSTWOWEJ SŁUŻBY OCHRONY ZABYTKÓW

FATUM NAD MILORDEM

REPORTAŻ

*Gdzie się podział milord Piłsudskiego?
Czy jeszcze istnieje? Czy wróci do Płekit, które za nim tęsknią?*

MICHAŁ MATYS

Pierwszy zaprotestował Władysław Dytkowski, księgowy ze stadniny w Płekitach. Poszedł do miejscowego komendanta policji i powiedział, że stadnina chce sprzedać milorda Piłsudskiego. – Bądź pan spokojny. Zajmę się tym, ja albo UOP – odparł komendant, pewnie dla świętego spokoju. Masztalesze ze stadniny nie chcieli załadować bryczki do ciężarówka. – Powóz Marszałka podmieniliśmy na inny. Zmiarkowali i kazali załadować właściwy – żali się podkoniuszy Andrzej Schillak. – Podobno masztalesze chcieli wyciągać widły. Ale zrezygnowali.

– Co było robić?! Gdybyśmy się sprzeciwili, dyrektor pozwałby nas. A w Olsztyńskim nie ma pracy. Tu zawsze były same pegeery – narzeka Schillak. Ciężarówka wywiozła powóz w nieznanym w lutym 1993 roku. Olsztyński konserwator zabytków dowiedział się o tym półtora roku później, dopiero gdy się zmienił dyrektor stadniny.

*Milord sprzedany
za pięć jałówek...*

Powóz kupił Herman Berger, przedwojenny emigrant z Łodzi. Mieszka w Niemczech.

Właściwie nie kupił, ale wziął za długi. Berger, handlarz bydłem i końmi, sprzedał stadninie w Płekitach 70 jałówek. Zapłatę (ok. 140 tys. marek) miał dostać w ratach. Gdy stadninie zabrakło pieniędzy, zgodził się na jedną z rat w naturze. W dokumentach zapisano, że wziął: powóz milord (to ten po Piłsudskim), karetę typu coupé, cztery kłaczki: Satyrę, Gamę, Aronię, Kółkę oraz dwa wałachy, Pinka i Magnum. Księgowy Dytkowski policzył, że Berger dostał powóz po Piłsudskim za pięć jałówek (wyceniono go na 10 tys. marek).

– Berger bywał w Polsce w latach osiemdziesiątych na każdej aukcji koni. Miał monopol na ich eksport. Koniarze nazywali go „Żyd z Łodzi” – mówi księgowy Dytkowski.

– Dziadek Piłsudski w grobie by się przewrócił, gdyby wiedział, że jego bryczką jeździ zwykły handlarz bydłem i końmi – dodaje stajenny.

...albo za kielbasę

Jacek Wysocki, konserwator zabytków z Olsztyna, pokazuje nam czarno-białe zdjęcia powozu ze składaną budą.

– To milord wyprodukowany około roku 1920 przez warszawską firmę Filipa Loretza dla marszałka Józefa Piłsudskiego. Cięży nad nim jakieś fatum. We wrześniu 1939 roku powóz ewakuowano z Belwederu na Lubelszczyznę. Tam nasi głodni żołnierze oddali go za kielbasę niejakemu Rutczyńskiemu z Kielc. Po wojnie milorda odkupił ówczesny dyrektor stadniny w Płekitach – opowiada.

Stadnina, 70 km od Olsztyna, przy trasie z Warszawy do Gdańska, w czasach PRL-u była wielkim pegeerem. Hektarów trzy i pół tysiąca, 250 ludzi; ponad tysiąc krów i prawie pół tysiąca koni. Dziś gospodarstwo skurczyło się o połowę.

Jeden z dyrektorów dawnego pegeeru, Ryszard Witoszyński, kolekcjonował pojazdy konne. Uzbierał ich 38. Ale jego następcą zaczął pozbywać się powozów – sprzedał dziewięć, w tym milorda.

– To była znana kolekcja. Dyrektorami stadniny byli świetli ludzie. Nikt nie sądził, że coś zniknie – mówi konserwator Wysocki.

Ale powozów nie było w rejestrze zabytków. Zgodnie z prawem o taki wpis musiałby postarać się sam właściciel, czyli pegeer.

*Poszukamy milorda
przez Interpol*

– Sprzedaż powozu Piłsudskiego to nie przestępstwo. Transakcja była legalna. Co miał zrobić miejscowy komendant, rzucić się pod tir z bryką? – pyta podinspektor Jerzy Punda, naczelnik wydziału do spraw przestępczości gospodarczej Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie.

– Wkroczyliśmy do akcji, bo wpadliśmy na trop, że cztery inne powozy z Płekit: wiktoria, vis-a-vis, zieloną karetę angielską i bryczkę parokonną przemycono do Niemiec – mówi. Stadnina sprzedała je jesienią 1992 roku polsko-niemieckiej spółce Hamko z Gdańska za 250 mln starych złotych. Spółka postarała się o zaświadczenie, że to „kopie z lat 60., bez wartości zabytkowej” i wywiozła je z Polski. Zaświadczenie wystawiła Anna K. z Muzeum Narodowego w Gdańsku. W zeszłym roku sąd skazał ją na półtora roku w zawieszaniu za poświadczenie nieprawdy. Ale spółka Hamko zniknęła z powozami.

– Gdyby pan Berger wywiozł brykę Piłsudskiego z kraju, też byłoby to przestępstwo. Ale to trzeba udowodnić – mówi podinspektor Punda.

– Jak trzeba będzie, zwrócimy się do Interpolu – dodaje konserwator zabytków.

– Szukamy bryczki, bo chodzi o wartości nadrzędne – zapewnia podinspektor.

Berger zniknął z milordem?

Konserwator Jacek Wysocki dowiedział się, że firma Bergera – Berpol ma siedzibę w Warszawie: pokój 417 w Hotelu Europejskim. Poprosił więc kolegę konserwatora ze stolicy, żeby to sprawdził. Ten odpisał: pokój zamknięty, telefon nie odpowiada.

– Podobno Berger przychodził tam w środy z telefonem komórkowym i załatwiał interesy – mówi Wysocki. Narzeka, że sam nie ma „takich długich rąk”, by dopaść Bergera.

– Policja z Olsztyna też nie może założyć kotła w pokoju 417. Musi to zrobić policja warszawska, a ta nie ma czasu na takie drobiazgi. Pewnie ściga mafię z Pruszkowa albo z Wołomina – podejrzewa konserwator. Policjanci z Olsztyna mówią jednak bez ogródek: – Co my możemy?! Berger to nie jest zwyczajny człowiek. Ma niemieckie obywatelstwo, jeździ mercedesem sześćsetką, przylatuje prywatnym samolotem. Nawet gdybyśmy go znaleźli, toby nas olał!

Dzwonię do Hotelu Europejskiego. Recepcjonistka dobrze pamięta Bergera: – To nasz stały gość. Ale teraz u nas nie mieszka. Kilka miesięcy temu zlikwidował biuro w hotelu.

Księgowy Dytkowski ocenia: – Gdyby prezydent Kwaśniewski chciał pojechać powozem Piłsudskiego, policja znalazłaby go w pięć minut!

Wyciągaliśmy milorda na okazie ekstra

Joanna Rudnicka napisała pracę dyplomową o powozach z Płkita. Mieszka w Morągu, kilkanaście kilometrów od stadniny.

Mówi, że dyrektor nie lubił, kiedy ktoś z zewnątrz interesował się powozami.

– Przekupiłam więc stróża i fotografowałam je w nocy – opowiada. – Milorda już brakowało.

Joanna Rudnicka pamięta stadninę z dzieciństwa. – Kiedyś każdy, kto pracował w Płkitach, był dumny z powozów. Oglądały je wycieczki. Ludzie z okolicy przyjeżdżali z rodzinami. Latem pożyczali bryczki, zimą – sanie na kuligi. Teraz to zanika. Może ludzie zapomnieli o powozach? Szkoda. Pamiętam ten tupot koni i stukot kół.

– Powozu Piłsudskiego nie pożyczaliśmy byle komu. Mieliśmy do niego sentyment. Wyciągaliśmy go tylko na okazie ekstra – mówi Wanda Schillak, kierowniczka stadniny. Maszalterze pamiętają szacha Iranu Rezę Pahlaviego w milordzie zaprzężonym w cztery srokate konie. Opowiadają też, jak w płekickim lesie „zaroiło się od glińiarzy”, gdy jeździli po nim Mieczysław F. Rakowski z parlamentarzystką z Australii. Ona w karecie, on w „lalce” (tak w stadninie nazywają powóz vis-a-vis, który grał w filmie „Lalka”).

Milord, topata, miotła, fartuch

Stefan Łagowski, dyrektor stadniny, który sprzedawał powozy, pracuje dziś w Rolimpeksie, spółce handlujacej płodami rolnymi. Spotykamy się na XXV piętrze warszawskiego wieżowca.

– Dlaczego pan sprzedawał powozy? – Z biedy! Banki dawały kredyty biznesmenom w białych skarpetkach, ale nie dobrze prosperującym pegeerom. Potrzebowaliśmy materiału hodowlanego. Mieliśmy najlepsze obory na wschód od Wisły po Wyspy Kurylskie! Kupiłem jałóWKI – holsztyńskie, najbardziej mlecznej rasy na świecie. Ich mleko do dziś trzyma Płkity. Nie było pieniędzy na zapłatę, padło więc na bryczki.

– Nie szkoda panu powozu Piłsudskiego? – Wybrałem mniejsze zło. Rada pracownicza zgodziła się.

– To był zabytek...

– Dla mnie to był złom zaksięgowany wśród pozycji: topata, miotła, far-

tuch. Jedna z bryczek rozleciała się pode mną, złamałem nogę i obojczyk. W latach osiemdziesiątych pytałem ówczesnego konserwatora w Olsztynie, czy to zabytki. Przesłał jakichś ludzi. Zabronili wycinać platany w parku i skuwać stiuki przy tynkowaniu pałacu. O brykach nie mówili.

– Ludzie nie chcieli ładować powozu na ciężarówkę.

– Ee, tam! Jakbym im powiedział, że nie będzie wypłaty, sami zaciągnęliby brykę do Warszawy!

– Nie żałuje pan?

– Żałowałem od początku. Zrobiłem to w depresji. Myślałem, że wyprawę Płkity z kłopotów, ale nie dało się. Mam złamane życie! 27 lat byłem dyrektorem w pegeerach. Chodziłem w mundurze z dystynkcjami. Jak kazali, trzaskałem kopytami i jechałem w Koszalińskie, Piłskie, a na koniec do Płkit. To były piękne lata. Kochałem to, co robiłem. Po roku 1990 nie mogłem pogodzić się z tym, że rozwalili pegeery! Musiałem zwalniać ludzi, ziemia leżała odłogiem. Siostra, psycholog, poradziła mi: zmień pracę. Wyjechałem więc do Warszawy.

Po chwili dodaje: – Gdybym wiedział, gdzie teraz jest powóz Piłsudskiego, sam próbowałbym go odzyskać. Miałem nadzieję, że trafi w dobre ręce.

Gdybyśmy wiedzieli, że milord to...

– Wycieczkom wstydziłyśmy się powiedzieć, że sprzedaliśmy powóz po Piłsudskim. Sam oszukiwałem, że jest w konserwacji. Bez niego stadnina stała się obrzydliwym pegeerem – kręci głową księgowy Dytkowski.

– Lepiej było sprzedać jednego konia więcej. Urodziłby się następny – przytakuje podkoniuszy Schillak.

W powozowni stoi to, co zostało z kolekcji: wiejskie bryczki, amerykańskie buggy, treningowa sulka do młodego konia, czterokonny wóz strażacki, sanie z Pomorza w kształcie muszli.

– Sanek jakoś nikt nie chciał kupić. Całe szczęście, bo są fajne – cieszy się podkoniuszy. Prowadzi mnie do szorowni – pomieszczenia na uprząż. Bał się, że Łagowski i ja sprzedamy. Dlatego nikogo nie wpuszczał do szorowni. Schował klucz i mówił wszystkim, że się zapodział.

Krótko po tym, jak Łagowski sprzedał bryczki, Płkity przejęła Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa w Warszawie. Zgodziła się, by Łagowski jeszcze przez rok zarządzał stadniną. Dopiero gdy odszedł, wyszło na jaw, że zniknęły zabytki.

– Jesteśmy Bogu ducha winni. Gdybyśmy wiedzieli, że w Płkitach jest bryka Piłsudskiego, udekorowalibyśmy ją tabliczką – zapewnia rzeczniczka agencji Jan Wójcik.

– Los powozów z Płkit to tylko wierzchołek góry lodowej – mówi konserwator Wysocki o zabytkach w pegeerach.

– Nachodzą mnie różni tacy, pytają, czy sprzedam bryczki, które zostały – mówi Andrzej Werner, obecny zarządca stadniny (piąty w ciągu trzech lat). Na razie odmawia.

Nie wiem, czy Piłsudski kochał milorda

Warałki to kilka chatup pod lasem. Samochód grzęźnie w błocie. Tu mieszka Ryszard Witoszyński, były dyrektor stadniny w Płkitach, który zbierał bryczki.

Siwy pan pod siedemdziesiątkę. Utyka, bo w młodości miał wypadek na zawodach jeździeckich. Cieszy się, że ktoś go odwiedził. Wyciąga domowe nalewki: kminkówkę i krupnik litewski. W domu nie działa ogrzewanie, piec zepsuł się, syn ma naprawić. Siedzimy w kurtkach.

– Przez te bryczki musiałem w roku

1981 odejść z Płkit! Rada pracownicza pisała do Warszawy, że zamiast dbać o robotnika, skupuję karety. Zrzucili mi, że zrobiłem z magazynu Belweder, bo z przodu wstawiłem kolumny. Po to, by koniom nie lało się na łby – wspomina Ryszard Witoszyński.

Po trzecim kieliszku kminkówki Witoszyński zaczyna opowiadać o swoim przodku – rycerzu Witoszy, który przybył do Polski w roku 1575 z królem Stefanem Batorem z Siedmiogrodu. Po czwartym – o ojcu, który z seminarium duchownego w Galicji uciekł do austro-węgierskich huzarów.

– Mam po nim staropolskie, głupie nawyki. Lubię się postawić. Sam pijut, sam hulaju, sam se stelu, sam lachaju (sam piję, sam hulam, sam sobie ścielę, sam śpię) – cytuję ukraińskie przysłowie.

W Płkitach był 17 lat. Bryczki zaczął zbierać zaraz po wojnie.

– Pierwszy powóz to był faeton. Kupiłem go w Udorzu pod Wolbromiem od hrabiny Moesowej. Jechałem nim do ślubu. Zrobiła go wiedeńska firma Lohner, dostawca powozów na dwór cesarza Franciszka Józefa. Faeton wciąż stoi w Płkitach – to jedyny egzemplarz w Polsce.

– Milord to była najcenniejsza bryka. Nie wiem, czy Piłsudski ją kochał, ale na pewno używał jako ulubioną. Razem z nią kupiłem w Kielcach wiktoria. To też superpowóz! Leżał w pokrzywach. Rzucili go tam biskupi kieleccy, gdy przesiadali się do samochodów.

Witoszyński wdryga się, gdy pytam o Bergera: – Za moich czasów nie miał wstępu do Płkit. Nie lubię nachalnych ludzi.

Nie ma jednak pretensji do Łagowskiego, że sprzedał bryki. Sam ma długi i musiał sprzedać ulubioną kolekcję szabel (najstarsza: kozacka z roku 1906).

Od niedawna Witoszyński znów myśli o bryczkach. Zięć kupił od chłopca pod Rzeszowem przedwojenną bryczkę, zrobioną w firmie braci Buraków. Jeździł nią dowódca 20. pułku ułanów im. króla Jana III Sobieskiego.

Powiem panu całą prawdę o milordzie

– Nie wiem, jaką milord Piłsudskiego miałby wartość na rynku. Ale kolekcjonerzy daliby na pewno ogromną sumę. Ile mogą kosztować mercedesy czy lancie z rządowych garaży? – mówi Jacek Wysocki, konserwator zabytków z Olsztyna.

Zbigniew Prus-Niewiadomski, dobry znajomy Witoszyńskiego, wie prawie wszystko o powozach w Polsce. Pomagał je zbierać stadninom. Zna wszystkie kolekcje w kraju. Dzwonię do niego w piątek 7 listopada.

– Jaka jest wartość powozu Piłsudskiego, milorda z Płkit?

– Proszę pana, to wielkie nieporozumienie. Wcale nie wiadomo, czy to powóz Piłsudskiego.

– Jak to?!

– Piłsudski używał otwartego landa, które należało do króla belgijskiego Alberta. W czasie pierwszej wojny światowej powóz zdobyli Niemcy i wywieźli do Warszawy. Po zakończeniu wojny lando nie wróciło do Belgii, bo Albert podarował je Polsce.

– A milord?

– Wszystko panu wyjaśnię, gdy się spotkamy.

Umawiamy się na poniedziałek 10 listopada. Przed spotkaniem jeszcze raz dzwonię. W słuchawce słyszę głos kobiety.

– Czy zastałem pana Prusa-Niewiadomskiego?

– Przykro mi. Zmarł w nocy na serce.

Współpraca Marcin BOGUSZEWSKI

Płacą za to, co lubisz!

Konkurs widzów Telewizji Polskiej S.A.

Czy ktoś zapłacił Ci kiedyś

25 000 złotych za to,

aby dowiedzieć się, jaka

jest Twoja ulubiona

reklama?

Teraz taka suma czeka na

Ciebie co miesiąc.

Wystarczy zadzwonić pod
numer **0-700 75 818**

i podać najlepszy Twoim zda-

niem film reklamowy nadawany

w telewizyjnej „Jedynce” lub

„Dwójce”. Oczywiście należy

pamiętać też o podaniu hasła

miesiąca naszego konkursu.

Hasło to podajemy w blokach

reklamowych pomiędzy

17.00 a 22.00.

W lutym z poszczególnych

hasła miesiąca będzie można

ułożyć jedno hasło konkursu

warte **150 000** złotych.

Zadzwon, zgłoś ulubioną

reklamę i podaj hasło

miesiąca.

Nagroda główna zostanie

wylosowana podczas uroczys-

tego Finału w Krakowie.

Czas trwania konkursu:

wrzesień '97 - luty '98.

Patronat:

Program I TVP S.A.

Sponsor konkursu i fundator nagród:

Hoop – producent napojów