

Lotniczy Lublin – dziedzictwo II RP

Stulecie odzyskania niepodległości to dobra okazja do rozważenia, ile z tamtej, odrodzonej Polski, przetrwało do naszych czasów. Odpowiedź może dać miasto, które do dzisiaj czerpie pełnymi garściami z dziedzictwa ówczesnych czasów. Zapraszam do Lublina.

Świt niepodległej Polski zastał miasto, ze względu na herb zwane Kozim Grodem w bardzo złej kondycji. Trwająca kilka lat Wielka Wojna, i towarzyszące jej kontrybucje i spustoszenia dały się we znaki. W wielu rodzinach zagościła nędza. W sposób szczególnie bolesny, zostały nadwerężone lubelskie zakłady przemysłowe, gdyż latem 1915 roku, pod sam koniec rosyjskiego panowania w mieście, zmuszone zostały do zdemontowania większości swoich metalowych urządzeń. Kolorowy złom wysłano na front. Wkrótce potem, w Lublinie zameldowali się żołnierze austriaccy.

Przemysł lubelski rozwijał się od połowy XIX wieku. Powstałe wówczas zakłady o różnym profilu produkcji zaczęły przekształcać Kozi Gród z prowincjonalnego i zapyziałego miasta w średniej wielkości ośrodek przemysłowy. Lublin nie stał się drugą *ziemią obiecaną*, jednak obecność przemysłu przyniosła rozwój na wielu płaszczyznach, bogacenie się mieszkańców i napływ do miasta wykształconej kadry.

Zajmijmy się jednym z najważniejszych lubelskich zakładów w całej historii Lublina, w zbiorowej pamięci jego mieszkańców zapisanym jako „Fabryka Plagego i Laśkiewicza”.

Swój początek wzięła w, zlokalizowanym w centrum miasta, niewielkim zakładzie – Fabryce Wyrobów Miedzianych, od 1860 roku (wedle niektórych źródeł – od 1864) produkującym metalowe kotły i różne inne elementy do instalacji gorzelnianych i browarniczych. Pamiątką po nim jest nazwa ulicy, gdzie się mieścił – Miedziana. Jego założycielem był Albert Plage. W 1897 roku, zakład przeszedł na własność jego syna, Emila, człowieka przedsiębiorczego, który, dzięki swoim talentom, nadał zakładowi zupełnie nowe oblicze. Pod jego zarządem, wytwórnia, nosząca teraz nazwę Fabryki Budowy Maszyn i Kotłów rozrosła się do sporych rozmiarów, zyskała nową lokalizację, na położonych tuż za miastem terenach, sąsiadujących z torami kolejowymi. Zawarł też spółkę z innym

znanym przemysłowcem – Teofilem Laśkiewiczem, co przyczyniło się do kolejnej zmiany nazwy wytwórni.



Kiedy Emil umierał w roku 1909, przedwcześnie, bo ledwie w wieku czterdziestu lat, Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz były jednym z czołowych przedsiębiorstw Lublina, z zatrudnieniem na poziomie ok. 300 osób.

Po śmierci Emila, jego udziały w spółce wykupił inżynier Kazimierz Arkuszewski. Na wyraźne życzenie rodziny zmarłego, w nazwie firmy zachowano nazwisko Plage. Wkrótce potem wytwórnia miała stanąć przed prawdziwą rewolucją.

Kazimierz Arkuszewski pochodził z Mazowsza. Studiował w Petersburskim Instytucie Technologicznym, który ukończył ze znakomitą lokatą. W chwili swojego przybycia do Lublina, był już doświadczonym w branży metalurgicznej przedsiębiorcą. Od połowy lat 90. pełnił jedną z funkcji kierowniczych w łódzkiej firmie swojego kuzyna, Jana Arkuszewskiego, produkującej instalacje wodociągowe, oraz aparaturę wykorzystywaną w pralniach, kuchniach parowych etc. W ciągu kolejnych lat, Fabryka Maszyn J. Arkuszewski w Łodzi rozrosła się do rozmiarów sporego zakładu, realizującego zamówienia na dużych obszarach ówczesnego Imperium Rosyjskiego. Będąc, dzięki temu, zamożnym człowiekiem i poważanym graczem w branży, Kazimierz został współdziałowcem wytwórni w Lublinie. Był rok 1911. Fabryka specjalizowała się w dalszym ciągu w produkcji kotłów i instalacji na potrzeby przemysłu spożywczego – browarów, gorzelni, drożdżowni etc. Swoje produkty

wysyłała w najdalsze zakątki ogromnego państwa Romanowów, a jej przedstawicielstwa działały min. w Rostowie nad Donem, Petersburgu i Kijowie. O rozwoju fabryki świadczył stały wzrost zatrudnienia.



Przenosząc się do Lublina, Kazimierz Arkuszewski przeniósł również swoją poprzednią firmę, która przez pewien czas działała niejako „na doczepkę” do zakładu Plagego i Lańkiewicza. Łódzka fabryka została wkrótce sprzedana.

Nowy właściciel skierował zakład w zupełnie nowym kierunku. Pojawił się zupełnie nowy, o wiele większy asortyment, taki jak kotły dla rosyjskiej marynarki wojennej czy duże zbiorniki na naftę, zamówione przez Bucharskie Towarzystwa Kolei Żelaznych. Krótko przed wybuchem wojny, latem 1914 roku, zakładowi przedstawiono ofertę wytwarzania kadłubów okrętowych (ponownie dla rosyjskiej marynarki), z czego, oczywiście, nic nie wyszło.

Lata wojenne przyniosły wytwórni Plagego i Lańkiewicza poważne kłopoty. Zatrudnienie spadło do, mniej więcej, trzydziestu osób, a sam zakład, żeby się utrzymać na powierzchni, podjął się produkcji na potrzeby armii austriackiej.

Wytwarzano większe rzeczy, np. kuchnie polowe, jak i drobiazgi w rodzaju menażek. W ten sposób udało się przetrwać trudny czas. Nadszedł rok 1918. Odrodzona, po 13 latach zaborów, Rzeczpospolita, miała wiele potrzeb, z których jedna z pilniejszych było stworzenie – praktycznie od zera - nowoczesnego przemysłu zbrojeniowego. Sytuacja była niespokojna, młode państwo borykało się z wieloma zagrożeniami, czas naglił.

Co przyczyniło się do tego, że Sekcja Żeglugi Napowietrznej MSWojsk, poszukując zakładu, który mógłby podjąć się produkcji samolotów, zwróciła swą uwagę na Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie – tego nie wiadomo. Może wrażenie wywarła sprawność, z jaką zakład był zarządzany. Jego dynamiczny rozwój po chudych latach Wielkiej Wojny? Specjalna komisja, powołana przez inspektora wojsk lotniczych, gen. Macewicza, stwierdziła, że jest możliwe przestawienie zakładu na nową produkcję.

Pierwszą umowę podpisano już w lutym 1920 roku. Na jej mocy miano dostarczyć polskim siłom zbrojnym ogólnie trzysta samolotów – zwiadowczych i myśliwskich - na licencji włoskiej firmy Ansaldo. Naczelnym dyrektorem zakładu został inż. Kazimierz Arkuszewski. Pierwszy, wyprodukowany w Lublinie samolot, wystartował 19 czerwca 1921 roku.

Produkcja lotnicza pociągnęła za sobą konieczność kolejnych inwestycji. Zakupiono nowy teren, na którym stanęły budynki fabryczne i hangary dla samolotów. Nieodłączne stało się lotnisko.

Tak oto, Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz, mające u swego zarania małą, zatrudniającą cztery osoby fabryczkę kotłów miedzianych, stały się pierwszym polskim wytwórcą samolotów. W 1924 roku, zatrudnienie wynosiło już 570 robotników. Miesięcznie produkowano ok. 50 ton różnych wyrobów metalowych (z których nie zrezygnowano), oraz piętnaście samolotów Ansaldo.

W Lublinie opracowano również pierwszy projekt całkowicie polskiego samolotu o nazwie Arla-1, od nazwisk właścicieli zakładów – Arkuszewskiego i Laśkiewicza. Miała to być dwumiejscowa, jednosilnikowa maszyna rozpoznawczo – bombowa. Na planach poprzestano.

Niestety, nie wszystko układało się tak, jakby wszyscy sobie tego życzyli. Firma popadła w tarapaty, ponieważ wyprodukowane na włoskiej licencji samoloty okazały się być awaryjnymi. Co prawda, nie było w tym winy producenta, przyczyn należałoby upatrywać w błędnej dokumentacji, dostarczonej przez Włochów. Pamiętajmy też, że lata dwudzieste to w dalszym ciągu okres dla lotnictwa pionierski. Wiele szczegółów konstrukcyjnych było niedopracowanych, trwały poszukiwania możliwie najlepszych rozwiązań technicznych. Wypadki były częste. Ginęli w nich ludzie. Kraśki lubelskich samolotów Ansaldo kosztowały życie 18 lotników.



W 1924 roku Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz wstrzymały całkowicie produkcję samolotów. Zaczęto wytwarzać - z dużym powodzeniem zresztą - karoserie samochodowe, a w dziedzinie lotnictwa zwrócono się do francuskiej wytwórni Potez. Sama fabryka przeszła gruntowną modernizację, unowocześniono park maszynowy, i wkrótce hale montażowe zaczęły opuszczać pierwsze egzemplarze doskonałych maszyn: potez XV i potez XXV. Na kartach historii lubelskiej wytwórni pojawił się inż. Jerzy Rudlicki, po dziś dzień jeden z najwybitniejszych konstruktorów w dziejach polskich skrzydeł, a którego życiorys, pełen sensacyjnych wydarzeń, przebija losy niejednego z fikcyjnych bohaterów książek i filmów. Inż. Rudlicki opracował projekt pierwszego rodzimego bombowca, którego dokumentacja, wysłana do Warszawy...zaginięła na poczcie...Przypuśćmy, że zaginięła Bardziej możemy

podejrzewać tu skrytą robotę jakiegoś czerwonego dywersanta, w którego ręce trafiła przesyłka z cenną zawartością.



Inżynier Rudlicki na dobre związał się z Lublinem, kiedy powierzono mu kierownictwo biura projektowego, jakie wreszcie, po długich staraniach, udało się utworzyć przy zakładach Plagego i Laškiewicza.

Zespół, pod nader rzutkim i pełnym energii szefostwem, wziął się ostro do pracy, i wkrótce deski kreślarskie pracujących w nim specjalistów zaroily się od pomysłów. Pomysły zaś zaczęły przeobrażać się w prototypy, wreszcie – we wdrażane do produkcji modele. Pierwszym był Lublin RVIII (R – od nazwiska Rudlickiego). Kolejny, oznaczony RX, stał się wkrótce podstawą dla doskonałego modelu RXIII. Nie były to jedyne samoloty, produkowane wówczas w Lublinie. Przez pewien czas produkowano również maszyny na licencji Fokkera. Lubelskie maszyny miały świetną opinię, odnosiły wiele sukcesów w kraju i poza jego granicami.

W biurze Rudlickiego zaczęto prace nad samolotem pasażerskim, i nad samolotami o wielu innych przeznaczeniach.

Niestety, ta złota passa nie trwała długo. W połowie lat trzydziestych Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laškiewicz zostały sztucznie doprowadzone do upadłości i upaństwowione. Dlaczego tak się stało? Pretekstem była awarie, pojawiające się w Lublinie RXXIII. Inne źródła mówią o różnych finansowych nieprawidłowościach,

wręcz machlojkach przy gospodarowaniu pieniędzmi z rządowych subwencji, jakich miał się dopuszczać sam Kazimierz Arkuszewski. Mówi się wreszcie o dążeniu władz sanacyjnych do skupienia produkcji zbrojeniowej i lotniczej całkowicie państwowych rękach.

W miejsce Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz powstała Lubelska Wytwórnia Samolotów, działająca do wybuchu wojny. Z samolotów, produkowanych przez LWS, należy wspomnieć RWD - „Czapla”, czy LWS-3 „Mewa”, którego produkcję rozpoczęto krótko przed wybuchem wojny. Nie znalazło się tam miejsce dla inż. Rudlickiego, który, pozbawiony pracy, osiadł w rodzinnym majątku.

Końcówka okresu międzywojennego to także czas, kiedy po raz pierwszy na szerszym forum pojawia się nazwa Świdnik, która z lotnictwem kojarzy się obecnie się o wiele mocniej niż sam Lublin. Otóż, w 1937 roku, powstała tam szkoła, kształcąca pilotów.

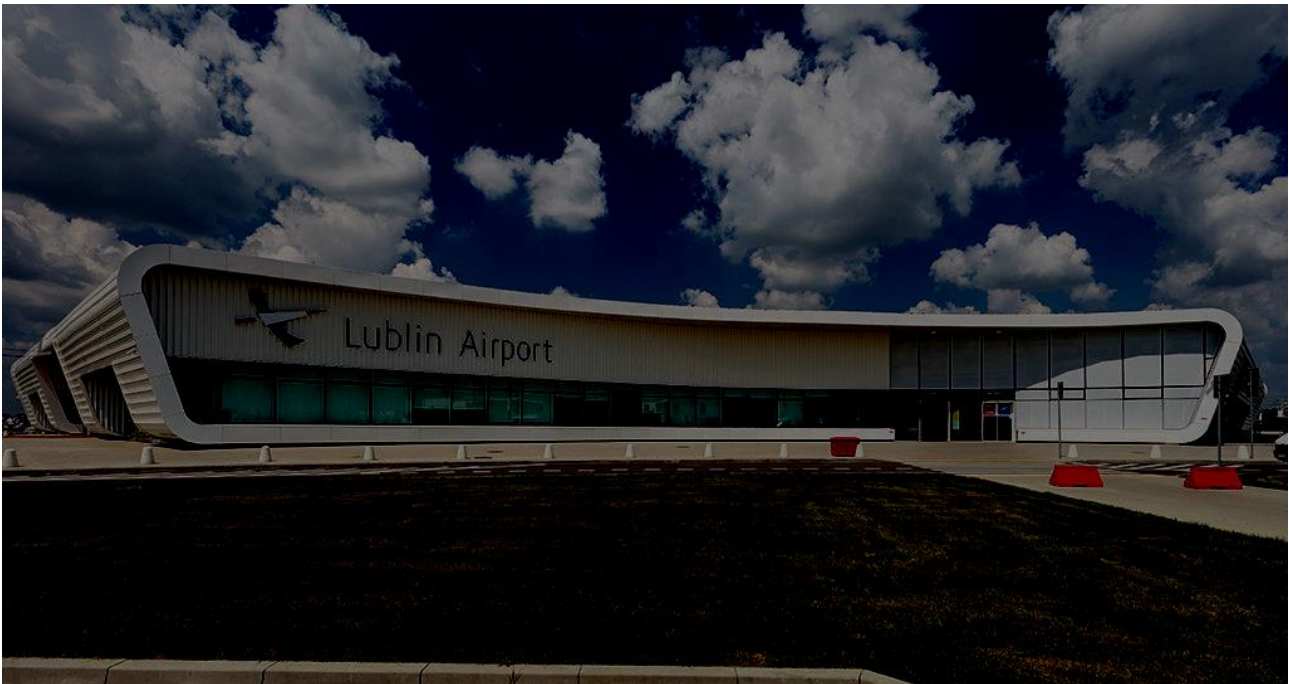
W latach II Wojny Światowej, na pofabrycznych terenach, włączając w to lotnisko, Niemcy urządzili obóz pracy – jedną z licznych filii Majdanka.

Po wojnie fabryka się już nie odrodziła. Na jej miejsce powstały Lubelskie Zakłady Naprawy Samochodów, jednak część przedwojennej kadry została zatrudniona w nowoutworzonej w Świdniku Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Początkowo nawet produkowano tam samoloty (mig-15 na licencji radzieckiej), by potem skupić się na śmigłowcach, z którymi zakład jest kojarzony chyba najmocniej (motocykle WSK pomijamy, bo to trochę inna bajka).

Od kilku lat w Świdniku działa lotnisko – Airport Lublin, skąd możemy polecieć do Londynu czy Izraela.

Czy produkowano by pod Lublinem helikoptery, czy mielibyśmy lotnisko, gdyby nie działalność lubelskich przemysłowców sprzed stu i więcej lat, którzy, działając niejednokrotnie na krawędzi ekonomicznego ryzyka, potrafili stworzyć wytwórnię, zdolną sprostać tak poważnemu wyzwaniu, jakim jest produkcja samolotów?

Odpowiedź zostawiam Państwu.



Piszząc niniejszy tekst, korzystałam ze źródeł:

Lublin przedsiębiorczy. 700 lat historii, 200 lat doświadczeń, pod red. Z. Pastuszaka i I. Skibińskiej- Fabrowskiej, Lublin 2018

zdjęcia samolotów pochodzą ze strony www.samolotypolskie.pl. dostęp 30 XI 2018

zdjęcie pawilonu Airport Lublin – ze strony www.spottedlublin.pl, dostęp 30 XI 2018

www.fundacjalotniczylublin.pl, dostęp 30 XI 2018

www.jura-pilica.com, dostęp 30 XI 2018

www.lac.lublin.pl, dostęp 30 XI 2018

