

ZAKŁADY MECHANICZNE E. PŁAGE I T. LAŚKIEWICZ,

ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 / Wrońska 2

#### **a/ Rozpoznanie historyczne**

Początków zakładów mechanicznych usytuowanych na Bronowicach należy szukać przy ul. Bernardyńskiej, gdzie od 1860 r. funkcjonowała Fabryka Wyrobów Miedzianych Alberta Plagego, ojca założyciela interesującej nas firmy. Albert Plage zaczynał bardzo skromnie, gdyż od trzech czeladników i wyrobu 5 aparatów gorzelnianych rocznie, wycofując się z działalności sprzedał swemu synowi w 1897 r. zakład zatrudniający 50 robotników. Emil Plage sprzyjającą koniunkturę postanowił rozbudować swoją firmę, by jednak to uczynić musiał przenieść ją w bardziej dogodne miejsce. Tym miejscem były Bronowice, pierwotnie folwark przez który w 1877 r. poprowadzono linię kolejową do Kowla. Dodatkowym atutem było położenie tuż przy ważnym szlaku komunikacyjnym do Zamościa. Początkowo w nowych budynkach Plage ulokował swoją Fabrykę Budowy Maszyn i Kotłów, by jeszcze w 1899 r. wejść w spółkę na 10 lat z inż. Teofilem Laśkiewiczem i założyć nową firmę. Nowa firma nosiła nazwę Zakłady Mechaniczne E.Plage i T. Laśkiewicz, jej domeną nadal pozostawała produkcja kotłów parowych i aparatów dla przemysłu spożywczego. W 1901 r. na wystawie Rolniczo Przemysłowej, jaka miała miejsce w Lublinie zakłady zdobyły za swoje wyroby złoty medal, co zapewniło im istotny wzrost prestiżu i obrotów z 40 do 60 tys. rubli. Rosnące zyski umożliwiły zwiększenie nakładów na rozbudowę fabryki, co zaowocowało nowymi obiektami, powstałymi w 1908r.

W 1909 r. zmarł nagle i bezpotomnie Emil Plage, jego udziały odziedziczyli jego rodzice, pięcioro rodzeństwa i wdowa. W 1910 r. udziały te nabyli T. Laśkiewicz ( 10 % ) i inż. Kazimierz Arkuszewski ( 90 % ). Arkuszewski doświadczenie w zarządzaniu zdobywał jako dyrektor i współzałożyciel fabryki maszyn w Łodzi. Spadkobiercy Plagego przy sprzedaży udziałów zastrzegli sobie pozostawienie nazwy Plage/ Laśkiewicz, nie ingerowali natomiast w zmianę profilu produkcji, co nastąpiło po 1910 r. W miejsce dotychczas wyrabianych kotłów gorzelnianych zaczęto produkować kotły okrętowe na zamówienia rządowe. Niewątpliwie przede wszystkim ten element zadecydował o osiągnięciu przez firmę w 1913 r. rekordowego obrotu wynoszącego 430 tys. rubli. Ten szybki rozwój zachwiany został wybuchem I wojny światowej i sekwestracjami lub wręcz zwykłymi grabieżami dokonanymi przez wojska kolejnych okupantów. Nie tylko spadły obroty, ale i zatrudnienie z 500 do 30 osób. Brak zrabowanych maszyn zmusił właścicieli do produkcji kuchni polowych, manetek i kociołków, zgodnie zresztą z ówczesnymi zapotrzebowaniami. Po odzyskaniu niepodległości Arkuszewski dostrzegł szansę firmy w rodzącym się zainteresowaniu się lotnictwem i zaproponował Głównemu Urzędowi Zaopatrzenia Armii rozpoczęcie produkcji samolotów w oparciu o istniejące w zakładach biuro projektowe i

infrastrukturę techniczną. Urząd zaakceptował to i 14 lutego 1920 r. zamówił 300 sztuk włoskich samolotów Asnaldo I Balila. Jeszcze w tym roku wzniesiono kolejne budynki dla potrzeb produkcji samolotów według projektów inż. inż. T.Paprockiego, St. Cywińskiego Cepelińskiego. W tychże hangarach wyprodukowano pierwszy polski samolot, który wystartował 19 czerwca 1921 r. Błędy konstrukcyjne w sprowadzonych z Włoch silnikach i wynikająca stąd nadmierna liczba wypadków spowodowały zerwanie kontraktu i przerwanie produkcji samolotu. W 1924 r. podpisano nową umowę na dostawę 150 płatowców produkowanych według licencji francuskiej. Tym razem obyło się bez zbędnych sensacji. Zbyt krótka jednak seria spowodowała, iż produkcja okazała się deficytowa, co zmusiło właścicieli do stworzenia działu produkcji karoserii samochodowych m.in. do Chryslera, Auburu, Buicka, Ursusa, Somua. W dalszej kolejności zaowocowało to rozbudową fabryki o kolejne obiekty, niemal w całości zajmujące rozległą parcelę. W 1925 r. zmarł Teofil Laśkiewicz, a jego udziały odziedziczył syn Roman. W 1927 r. w zakładach zatrudniono konstruktora inż. Jerzego Rudlickiego, który był autorem projektów słynnej w okresie międzywojennym serii samolotów "R". Lata Wielkiego Kryzysu nie ominęły zakładów, w 1931 r. wobec braku konkurencyjności zamknięto dział produkcji karoserii. Niewiele pomogło objęcie dyrekcji zakładów przez ppłka J. Zajączkowskiego i sukcesy na konkursie lotnictwa sanitarnego w 1933 r. w Madrycie. Departament Lotnictwa po wykryciu usterek w modelu R-XIII, wydał o nim negatywną opinię, co w znacznym stopniu przyczyniło się do bankructwa firmy. 7 grudnia 1935r. sąd ogłosił upadłość Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz. Na bazie masy upadłościowej powstała państwowa firma Lubelska Wytwórnia Samolotów, która funkcjonowała do II wojny światowej i produkowała m.in. samoloty typu RWD-14, LWS-6. Po II wojnie światowej zlikwidowano dział zajmujący się produkcją samolotów a w jego miejsce utworzono warsztaty naprawcze samochodów. Kadre instruktorską wykorzystano do stworzenia niemal od podstaw Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku. Po wielu reorganizacjach nowe zakłady działające w oparciu o dawną firmę Plage/ Laśkiewicz nazwano Lubelskimi Zakładami Napraw Samochodowych, która to nazwa przetrwała do dnia dzisiejszego, jakkolwiek obecnie użytkownikami budynków są liczne prywatne firmy handlowe.

### **b/ syntetyczny opis**

D. Zakłady Mechaniczne usytuowane są w południowo-wschodniej części miasta, u zbiegu ulic Droga Męczenników Majdanka i Wrońska. Od wschodu ogranicza je wcześniej wspomniany tor kolejowy i bocznicą wytyczona na pocz. XX w. W skład zespołu budynków fabrycznych wchodzi obecnie obiekty o mocno różnorodną proveniencję. Najstarsze i najciekawsze obiekty zachowały się wzdłuż obu w/w ulic, zaliczamy do nich budynek mieszkalny, hangary lotnicze, budynek administracyjny (d. biuro konstrukcyjne ) oraz magazyny. Poszczególne obiekty mają

zróżnicowane gabaryty. Wszystkie są murowane z cegieł, otynkowane, oprócz jednego, kryte dachami z papy. Bardzo skromna dekoracja architektoniczna, (poza dwupiętrowym budynkiem mieszkalnym, nie omawianym ze względu na inną funkcję). wymienionych obiektów ogranicza się do artykulacji ramowo-pasowej elewacji, sporadycznie zamkniętych odcinkowo okien i schodkowej dekoracji szczytu w jednym z budynków. Częściowo zachowana jest również stolarka okienna. Brak natomiast wyposażenia i maszyn produkcyjnych.

#### **c/ stan zachowania**

Poszczególne budynki zachowane są w różnorodnym stanie o ile bowiem stan murów hangarów czy d. domu mieszkalnego nie budzi zastrzeżeń, to magazyny, a szczególnie najdalej wysunięty w zespole, są obecnie znacznie zaniedbane, co powoduje ich postępującą degradację. Pozostałe budynki mają wyraźne ubytki tynku, możliwe jednak do stosunkowo szybkiego usunięcia.

Niewątpliwie największą wartością zespołu jest zachowanie go w zasadniczych zrębach bez zmian, zarówno w ogólnym układzie jak i bryłach poszczególnych obiektów. Istotnym uzupełnieniem jest skromny detal architektoniczny, charakterystyczny dla architektury przemysłowej. Nie można tego powiedzieć o wnętrzach (poza hangarami i biurowcem) gruntownie przebudowanymi i nie mającymi obecnie wartości z konserwatorskiego punktu widzenia. Podobnie jest z urządzeniami, z których wszystkie są już powojenne. W tym miejscu warto zasygnalizować dobrą architekturę, jaką czyta się w domu mieszkalnym, obecnie usytuowanym poza zakładami, a nawiązującą do zespołu budynków mieszkalnych znajdujących się przy ul. Nowy Świat.

*opr. J.Studziński XI 95*

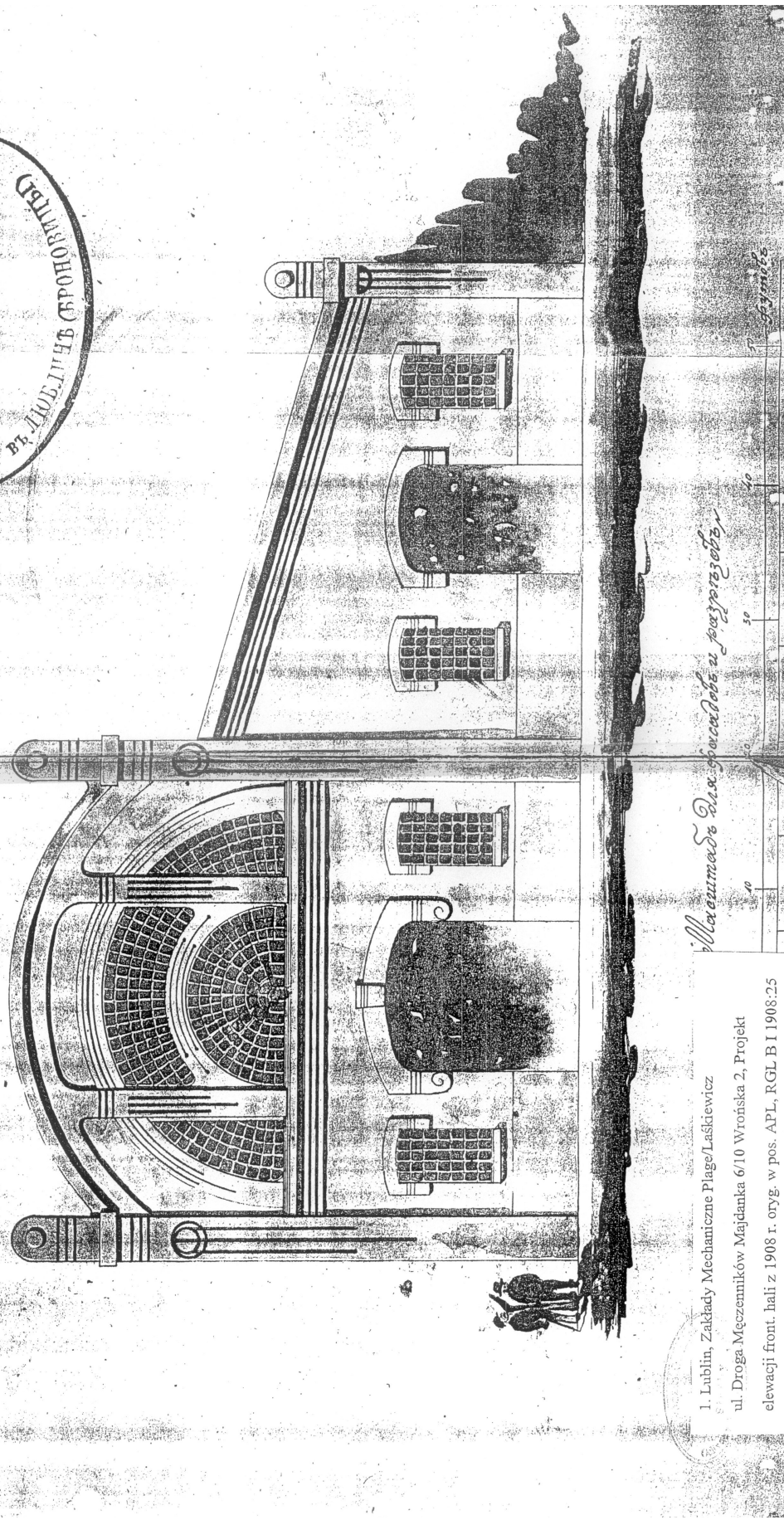
Materiały na których oparto opracowanie:

Archiwum Państwowe w Lublinie zespół Rząd Gubernialny Lubelski B:I, syg. 1908:25, Urząd Wojewódzki Lubelski, wydz. pol. syg.75, wydz. kom.-bud. 1422, Akta Magistratu M.Lublina bud. syg. 181



Ступеней вуюгъ конической молоточной

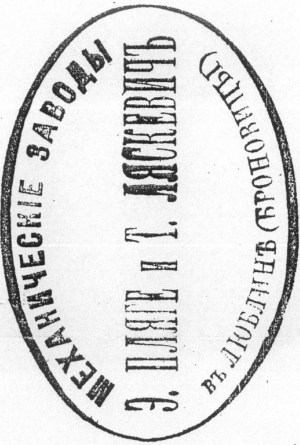
МЕХАНИЧЕСКІЕ ЗАВОДЫ  
С. ПЕТЕРЪ Т. ПЕТЕРОВИЧЪ  
ВЪ ЛЮБЛИНѢ БЕЛОРУССКОГО ПОРТА



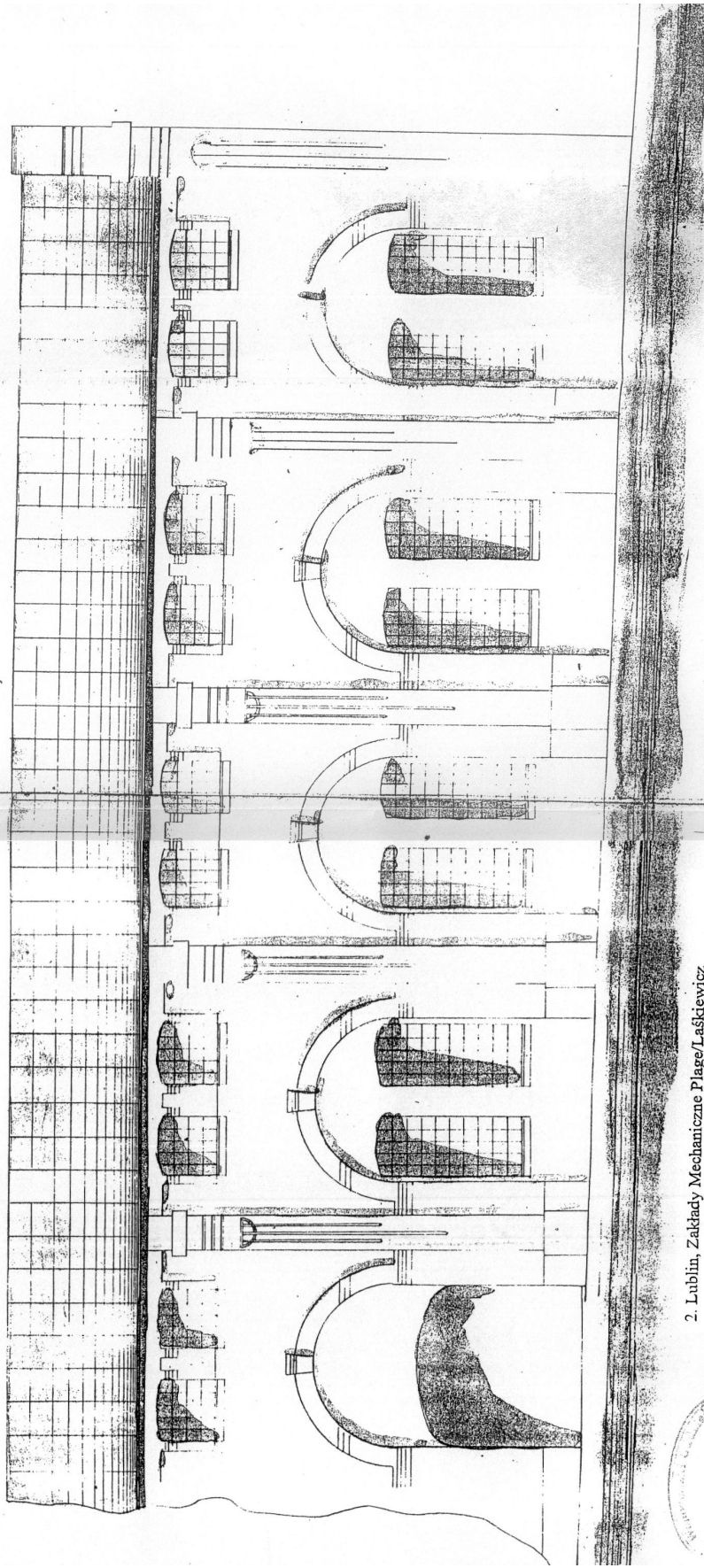
Машинное устройство изъ порошковой

1. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Lańciewicz  
ul. Droga Mieczenników Majdanka 6/10 Wronńska 2, Projekt  
elewacji front. hali z 1908 r. oryg. w pos. APL, RGL B I 1908:25

1/1



Сторона боже меншої мѣристой.

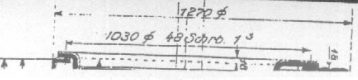
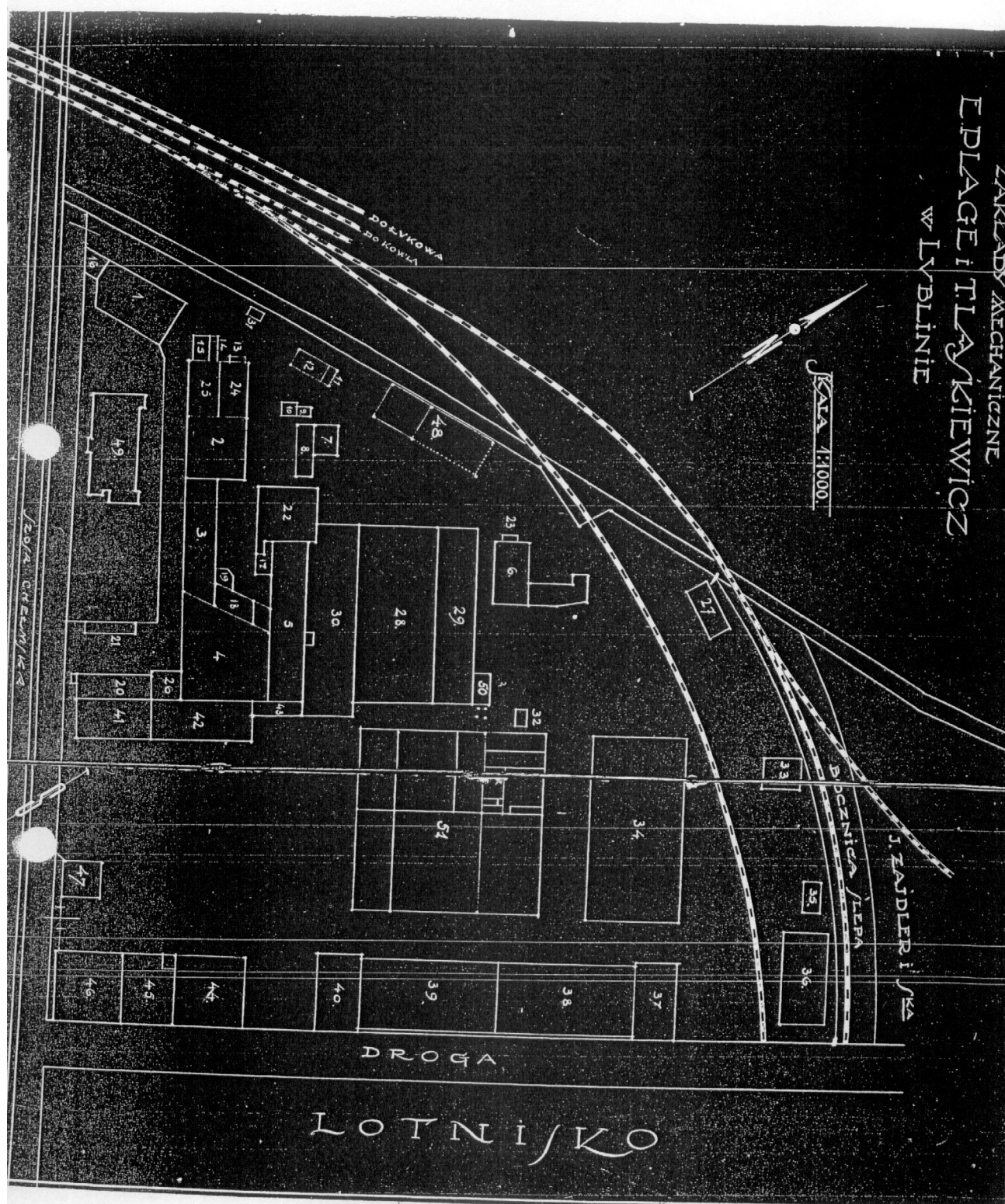


2. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laskiewicz  
ul. Droga Męcezników Mąjdanek 6/10 Wrońska 2, Projekt  
elewacji bocz. hali z 1908 r. oryg w pos. APL, RGL B I 1908:2



1/1

ZAKŁADY MECHANICZNE  
E. PLAGE I T. LAŃKIEWICZ  
W LUBLINIE



3. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Lańkiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2,  
plan syt. z 1922 r. oryg. w pos.APL, UWL WP 75,

Mannheim den  
Der Dampfke  
HERRMANN



ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2,  
Projekt elewacji front. bud. z 1922 r.

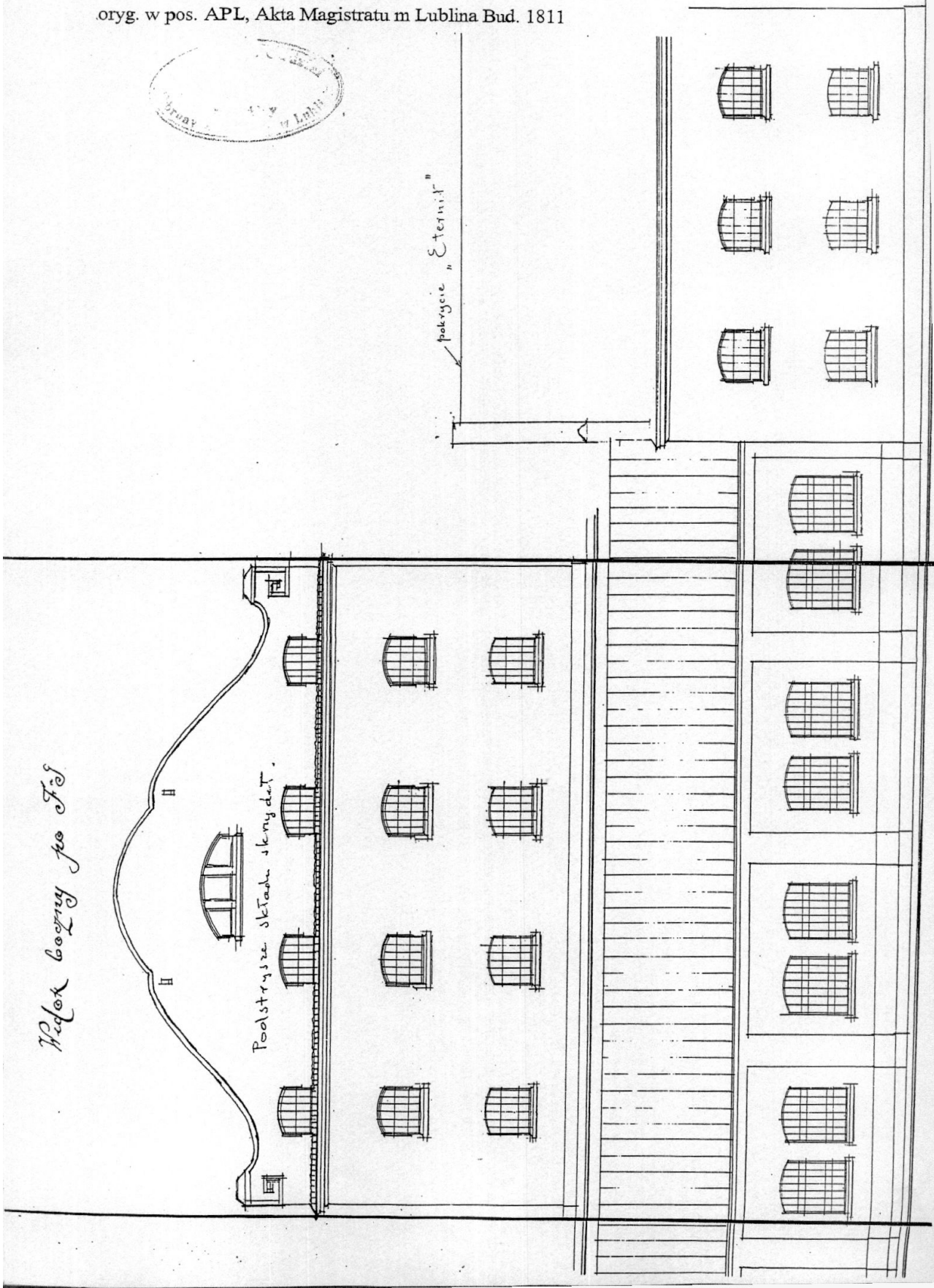
oryg. w pos. APL, Akta Magistratu m Lublina Bud. 1811



okrycie "Eternit"

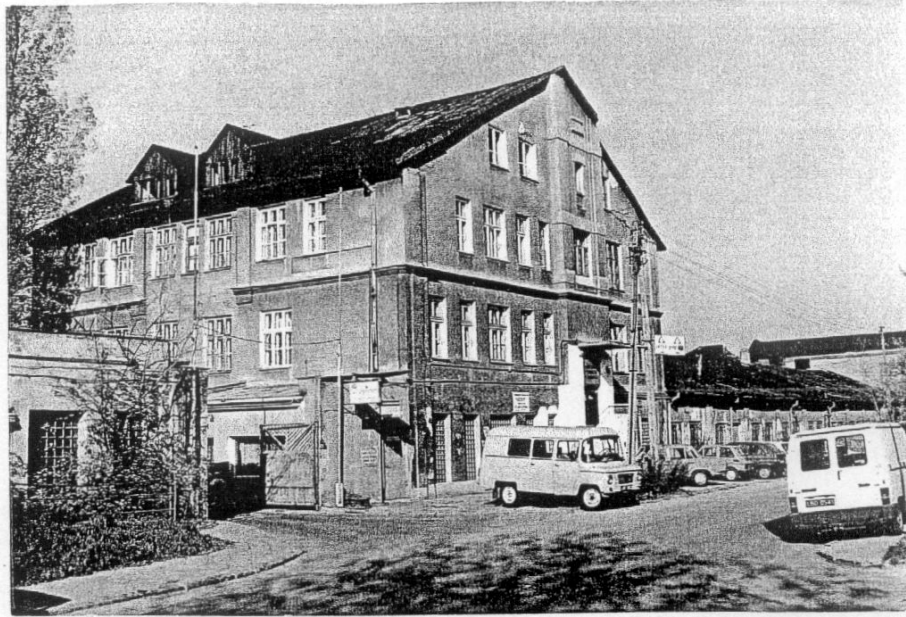
*Projekt bożny po F. J.*

*Podstrzyżenie składowe skrydła.*



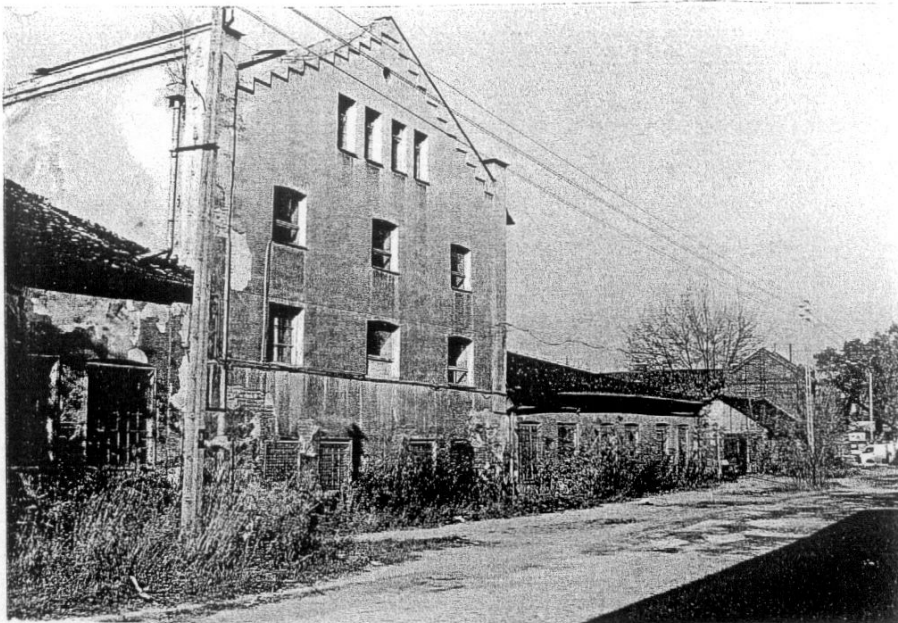






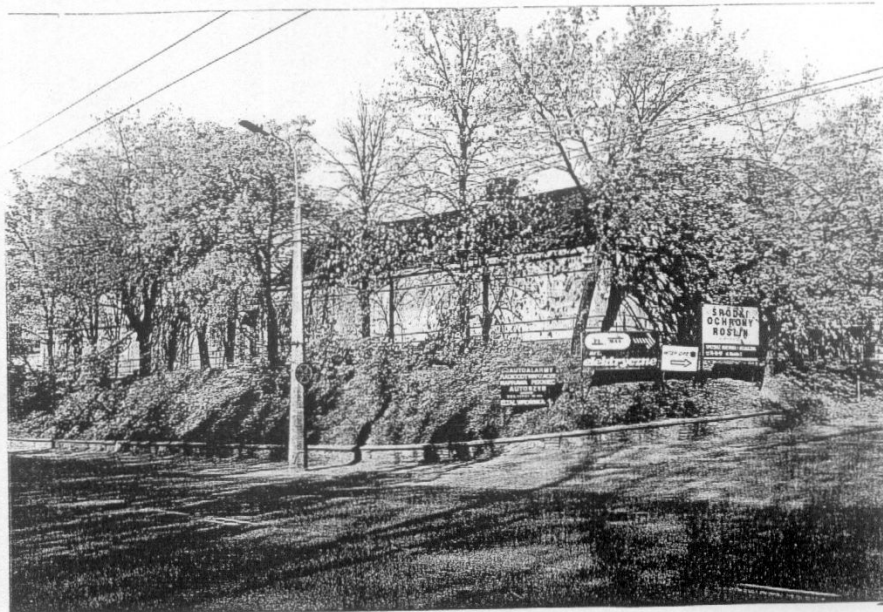
6. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laškiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2,  
widok na zespół od wschodu.

Fot. J. Studziński 1995, neg. w pos. PSOZ



7. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laškiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2,  
Dawny budynek administracyjny.

Fot. J. Studziński 1995, neg. w pos. PSOZ



8. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laškiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2, widok  
na hangary od wschodu. Fot. J.Studziński 1995 neg PSOZ.



9. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laškiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2, elewacje  
frontowe hangarów. Fot. J.Studziński 1995, neg. w pos. PSOZ.



10. Lublin, Zakłady Mechaniczne Plage/Laśkiewicz  
ul. Droga Męczenników Majdanka 6/10 Wrońska 2,  
d. magazyn fabryczny. Fot. J. Studziński 1995, neg. w pos. PSOZ