

Z dziejów lubelskiego przemysłu

Mały zakład kotlarski i trzech czeladników...

Ani się śniło, ani marzyło Albertowi Plagemu, że to jego właśnie mały warsztat kotlarski przy ulicy Bernardyńskiej da początek dwóm potężnym zakładom przemysłowym Lublina: „Zakładom Mechanicznym E. Plagego i T. Laškiewiczza”, które z fabryki budowy maszyn i kotłów przekształciły się w pierwszego w Polsce producenta samolotów, oraz „Rektyfikacji Lubelskiej” Jana Czarnieckiego i jego spadkobierców. Tradycję produkcji podniebnego sprzętu komunikacyjnego kontynuuje dziś WSK Świdnik, wyrobów zaś spirytusowych – Lubelskie Zakłady Przemysłu Spirytusowego i Drożdżowego „Polmos” w Lublinie.

Rondle, wanny i aparaty gorzelniane

Początki działalności przemysłowej Alberta Plagego były nad wyraz skromne. Sam jej inicjator, przybyły z Niemiec, pobożny i pracowity ewangelik, zaczynał od małego, założonego w 1860 roku zakładziku kotlarskiego pod rozwojową nazwą „Fabryka Wyrobów Miedzianych A. Plagego” w Lublinie, przy ulicy Bernardyńskiej, na parcelach leżących między ulicą Żmigród i Miedzianą, która to uliczka zawdzięcza swą nazwę tej właśnie fabryczce specjalizującej się w wyrobach z miedzi.

Według akt magistratu Albert Plage zamierzał w swoim zakładziku wyrabiać rocznie nie więcej niż pięć aparatów gorzelnianych, prowadzić ich reperację oraz wytwarzać rondle i wanny na zamówienie. Do tego celu zatrudnił – na początek – tylko trzech czeladników. Tu trzeba powiedzieć, że pan Albert Plage z tymi rondlami, wannami i aparatami gorzelnianymi trafił w samo sedno miejskiego i wiejskiego zapotrzebowania. Pomimo silnej w tej branży konkurencji zwiększył produkcję, zatrudniając w 1896 roku już 28 robotników, w 1898 – 50, a w 1899 – nawet do 90, co na owe czasy było dowodem niezwyklej prężności i dobrej kondycji zakładu.

A jakie były „owe” czasy, czyli druga połowa XIX wieku w Lublinie? Mówiąc najogólniej, był to okres pierwszego skoku w kapitalizm. W Lublinie zaczął się wtedy rozwijać przemysł fabryczny – młyński, metalowy i skórzany, którego źródłem siły były maszyny parowe – „ostatni krzyk” ówczesnej myśli technicznej. Powstały więc wtedy i rozwinęły się takie zakłady jak – pierwszy

młyn parowy (1861) i piekarnia parowa (1863) Kościńskiego, młyn parowy braci Brzezińskich (1867), garbarnie między innymi braci Domańskich, Luchta, Brikmana, fabryki maszyn i narzędzi rolniczych (1881), cukrownia (1895), browar Vettera i wiele innych. W roku 1886 Lublin miał już 16 zakładów przemysłowych, w których było zatrudnionych 521 robotników, w 1906 liczba zakładów wzrosła do 113, liczba zaś w nich zatrudnionych do 2 tysięcy. Ale warsztatowi Alberta Plagego przy Bernardyńskiej daleko było jeszcze do lubelskich potentatów przemysłowych, którzy tak jak i on zaczęli od „zera”, od małych zakładów, warsztatów i wytwórni, wchodząc w spółki i koligacje z równie debiutującymi w przemyśle rodzinami, znajomymi, protegowanymi, polecanymi itp., czy prowadząc interes we własnym rodzinnym kręgu, jak Vetterowie, Domańscy, Brzezińscy, Kraussowie. Przedstawicielem takiego „rodzinnego przemysłu” jest chociażby Robert Moritz, który ożenił się z panną Przybylską, córką krewniaka trzymającego warsztat kotlarski przy Krakowskim Przedmieściu, a po jej śmierci poślubił wdowę po Bairdzie, również z branży metalowej.

Albert Plage, póki nie dorósł i nie wykształcił się jego syn Emil, chyba zbyt na swojego teścia Gedego, sukiennika z Końskowoli, nie liczył, prowadząc sam swój zakład. Anna Justyna Gede, jego żona, była równie pobożna i pracowita.

Determinacja pana Emila

Kiedy okazało się, że warsztat papy Alberta wraz z zatrudnieniem zwiększa obroty, syn Emil, nie zwlekając wiele, w 1897 roku odkupił go od ojca za sumę 18 950 rubli z mocnym postanowieniem zbudowania solidnej, dużej i dochodowej fabryki. W 1899, skoro się taka okazja nadarzyła, kupił pan Emil plac na Bronowicach, folwarku już poza granicami Lublina, i tam przeniósł się ze swoją Fabryką Budowy Maszyn i Kotłów. Postawił nowe pomieszczenia na zakład mechaniczny i dwie kotłarnie – żeliwną i miedzianą, instalując maszynę parową o mocy 16 KM.

Zamierzał tam budować kotły parowe różnych systemów, a więc kotły specjalne do ogrzewania, aparaty do cukrowni, kompletne urządzenia gorzelni, browarów, fabryk słoju, drożdży, krochmalni, syropu. Jako producent gwarantował też, że wszelkie wyroby szwejsowane będą najlepszej jakości.

Niech nas jednak nie zwiedzie fakt, że ponieważ fabryka Emila Plagego powstała na podmiejskim terenie, była w jakiś sposób oddalona od głównego gospodarczego nurtu miasta, skoro to przy głównej ulicy – Krakowskim Przedmieściu, a także Świętoduskiej, Lubartowskiej, Bernardyńskiej i na Zamojskim Trakcie lokowały się zakłady i warsztaty. Nic bardziej mylnego! Z chwilą oddania do eksploatacji w 1877 roku połączenia kolejowego Lublina z Warszawą i Kowlem, przedmieście Bronowice stało się łakomym kąskiem dla powstającego lubelskiego przemysłu, który lokował się ciasno i zgodnie wzdłuż ulic Łęczyńskiej i Krochmalnej.

Teren jako nadrzeczny, nadbystrzycki i nadczernejowski był nieco podmokły, ale za to tani!

Emil Plage wybrał dobre miejsce dla swojej fabryki – blisko kolei i tuż przy wylotowej drodze z Lublina ku Zamościowi. Doprowadził też do zakładu bocznice kolejową, co udrożniło jeszcze bardziej plac między ulicami Wrońską i Lotniczą. Mając tak opanowany dostęp do szlaków komunikacyjnych, mógł więc Plage zwiększyć ilość i asortyment swoich wyrobów bez obawy o zbyt. Co też uczynił z właściwą mu determinacją.

W 1899 roku z utalentowanym i energicznym inżynierem Teofilem Emerykiem Laśkiewiczem zawiązał spółkę na całe dziesięć lat.

W pierwszym roku XX wieku nowa firma otrzymała oficjalną nazwę „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz”. W 1901 roku obroty wzrosły do 260 tys. rubli, co w porównaniu z 40 tys. osiągniętymi w 1899 roku było iście „tygrysim skokiem”. W 1901 roku odbyła się w Lublinie słynna Wystawa Rolniczo-Przemysłowa, urządzona, na terenach przy ulicy Lipowej, z wielkim rozmachem. Zmieściło się tam 30 pawilonów ambitnych i konkurujących ze sobą firm. Jeden z nich należał do zakładów „E. Plage i T. Laśkiewicz”, które za swoje wyroby zostały nagrodzone wielkim złotym medalem.

Już wtedy nabywcami kotłów i aparatów dla przemysłu spożywczego byli producenci z kraju i odległych guberni cesarstwa. „Złoty medalista” pomyśleć musiał tym bardziej serio o rozwinięciu swoich przedstawicielstw w wielkich miastach Królestwa Polskiego i imperium – w Warszawie, Kijowie i Petersburgu. Do tego jednak potrzebny był kompetentny, obrotny i lojalny pracownik firmy. Znalazł się taki.

Ach, ten Rehne!

Pan Ludwik Rehne, syn przedsiębiorcy z Będzina, poliglota „szprechający“ biegle kilkoma językami, znał się na biznesowej rzeczy. A chodziło o zdobycie przez wyroby firmy „E. Plage i T. Laśkiewicz” samego Petersburga! Kto „miał” Petersburg, ten mógł liczyć na intratne zamówienia, kto wie, może nawet od instytucji rządowych?

Przedstawicielem lubelskiej firmy „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Petersburgu został pan Ludwik Rehne, współpracując z zakładem do 1914 roku. Wiedział on, że im lepsza pozycja jego firmy w mieście nad Newą, tym większa gwarancja wysokich i długoterminowych zysków. Zacierał więc zapewne z ukontentowania ręce, bo oto zdobył nowe rynki zbytu – Port Artur, obwód fregański i inne zakątki rozległego imperium dwugłowego orła. Nie mówiąc już o nabywcach krajowych, którzy po zdobyciu przez firmę złotego medalu na wystawie z tym większym byli dla niej respektem i nieodmienną chęcią nabywania jej wyrobów. A pan Rehne poszedł dalej i nawiązał kooperację z tak znanymi firmami jak „Alfa Nobel” czy „Westinghouse”.

Te kontakty spowodowały zmianę profilu produkcji. Już nie tylko kotły gorzelniane – rodzinna jakby specjalność – były na „tapecie”, lecz coraz częściej kotły okrętowe o zwiększonym reżimie

technologicznym. Wyższa jakość tych wyrobów pociągnęła za sobą większe zyski. W 1913 roku firma sprzedawała wyroby na łączną sumę około 450 tys. rubli. Dobijała się jednakże do dobrych zamówień rządowych. W 1913 roku podpisana została z Towarzystwem Rosyjskich Fabryk Artyleryjskich umowa na dostawę kotłów dla okrętów wojennych na niebagatelną sumę 107 tys. rubli.

Przychodziło firmie także wykonać czasami zamówienia „pozaprodukcyjne” – jak na przykład dostarczenie ogromnych zbiorników nafty dla Bucharskiego Towarzystwa Kolei Żelaznych. Dlaczego nie?

Superoferta

Nagle, na fali przedwojennych, nieprawdopodobnych czasami zamówień, trafiła się superoferta! 4 maja 1914 roku „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz” otrzymały list z propozycją uruchomienia już nie kotłów, ale... kadłubów pełnomorskich okrętów wojennych! Kto zamawiał? Iwan Zablin, właściciel przedsiębiorstwa stocznioowego w Nowogrodzie. Był on chętny obstałować natychmiast sześć takich kadłubów, szykując dalszych szesnaście w roku następnym. Oferta przewidywała całkowitą ich produkcję w Lublinie oraz montaż przez ekipę fabryczną w Nowogrodzie.

Pan Zablin czekał na wycenę i warunki realizacji tego zamówienia. Czy doszło ono do skutku? Nie wiem, nie zachowały się bowiem dokumenty, z których można by się dowiedzieć o dalszych losach tej superoferty. Zakład gotowy był ją przyjąć i wykonać.

Byłby to zwrotny punkt w krótkich, ale intensywnych dziejach firmy. Tymczasem wybuchła I pierwsza wojna światowa.

Kuchnie, menażki i kociołki

W lipcu 1915 roku wycofujące się z Lublina wojska rosyjskie zarekwirowały – ile się tylko dało – maszyny i urządzenia przemysłowe, niszcząc po drodze wiele budynków fabrycznych. Łupem padły cenne miedziane części do maszyn, kotły miedziane i wszelaka aparatura. „Przydały” się zerwane tory kolejowe, mosty, bramy itp. „Wsio było nada”. Zniszczeniu uległy gorzelnie, rektyfikacje, wytwórnie klinkieru. Z kolei wojska i władze austriackie, kiedy tylko wkroczyły do Lublina, zarządziły remanent tego, co w zakładach produkcyjnych jeszcze zostało – dokładnie co do gwoździa. Ścisłej ewidencji podlegały wszystkie firmy zatrudniające powyżej szesnastu robotników. Zakłady „Plage i Laśkiewicz”, które przed 1914 rokiem, podobnie jak Vettera, Domańskiego, Moritza, zatrudniały kilka setek pracowników, w czasie wojny miały ich na stanie coś ze trzydziestu.

Wszystkie zakłady musiały zmniejszyć produkcję, ubiegać się o koncesje oraz dostawę surowców, których ciągle w latach wojny brakowało. Firma „Plage i Laškiewicz” jęła się – z konieczności – wyrobu kuchni polowych, menażek i kociołków, zgodnie z „trendem” produkowania czegokolwiek na potrzeby gospodarki wojennej.

Po raz pierwszy samoloty!

Koniec wojny stał się nowym początkiem dla zakładu, który całkowicie zmienił profil i charakter produkcji. Zmienili się też – i to od dawna – jego właściciele. W 1909 zmarł nagle i bezpotomnie w wieku 41 lat Emil Plage. Spadkobiercami zakładu zostali żyjący jeszcze rodzice – Albert i Anna Plage, wdowa po Emilu, cztery siostry Emila – Leokadia, Justyna, Wilhelmina i Gabriela, oraz brat Edmund. W ich imieniu firmą dalej zarządzali inżynier Teofil Laškiewicz i Józef Laube. Rok, dwa lata później pomarli starsi państwo Plage, rodzeństwo zaś odsprzedało swoje udziały inżynierowi Laškiewiczowi – 10 procent i inżynierowi Kazimierzowi Arkuszewskiemu – 90 procent, zastrzegając dla firmy dawną nazwę „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laškiewicz”.

Inżynier Arkuszewski – wielki entuzjasta przemysłu lotniczego, mając do dyspozycji świetną i doświadczoną kadrę, najlepsze, jakie można było mieć wyposażenie, własne biuro techniczno-projektowe oraz wszystko inne, co potrzebne było do produkcji... samolotów – postanowił je produkować! W dawnej kotlarskiej firmie założył nowoczesny dział lotniczy. Ale to nie wszystko. 4 października 1919 roku, jako przedstawiciel i właściciel zakładów, zwrócił się oficjalnie na piśmie do inspektora wojsk lotniczych z intencją uruchomienia w Lublinie produkcji samolotów.

Nie mógł wybrać lepszego czasu! Odpowiedź nadeszła 14 lutego 1920 roku. I brzmiała tak: Po wcześniejszym komisyjnym sprawdzeniu przydatności zakładu do podjęcia produkcji lotniczej przysły zamówienia na dostawę 300 sztuk samolotów jedno- i dwupłatowych myśliwców typu Ansaldo A-1 „Balilla” oraz maszyn typu Ansaldo A-300 na włoskiej licencji. Ten typ maszyn stanowił bowiem wyposażenie większości jednostek naszego lotnictwa. Pierwszy polski samolot zbudowany w polskiej fabryce samolotów w Lublinie wzleciał w niebo 19 czerwca 1921 roku. Po nim poszybowwały następne, które, niestety, dość szybko i nie bez powodu nazwane zostały „latającymi trumnami”.

Afera czy pech?

Z taśmy montażowej zakładów schodziły kolejne maszyny, ale coraz gorszej jakości. Gdybyż tylko stały w hangarach! Ale przecież służyły w wojsku, a tu przy ich oblatywaniu zaczęły się zdarzać coraz częściej tragiczne w skutkach wypadki. W 1921 roku podczas wykonywania ewolucji na samolocie myśliwskim zginął as światowego lotnictwa – pilot Adam Haber-Włyński. Rok później

z powodu oberwania się skrzydeł w samolocie typu Ansaldo zginęli chorąży J. Ryba i sierżant W. Górski. Maszyny z fabryki Plage i Laśkiewicz” obrastać zaczęły złą, acz niezawinioną sławą.

Wyniki raportu wojskowego z 1924 roku były druzgoczące: na 110 dostarczonych z Lublina maszyn, 18 uległo wypadkom, z czego osiem pociągnęło za sobą dziewięć ofiar śmiertelnych. Jedna tylko nastąpiła z winy zakładu. Przyczyną pozostałych była niesprawność silników sprowadzonych z Włoch oraz niedokładność samej dokumentacji.

W efekcie władze wojskowe rozkazały zaniechać wykonywana lotów na lubelskich maszynach. Ich produkcja została wstrzymana.

Słynne „R-ki”

Zła passa Zakładów „E. Plage i T. Laśkiewicz” nie trwała długo. Po zmianie szefostwa, reorganizacji firmy, modernizacji urządzeń i ogólnie poważnym zastanowieniu się nad tym, co dalej – właściciele zakładów przystąpili do budowy samolotów, na francuskiej tym razem licencji i przy pomocy francuskich specjalistów.

W niebo wleciały nowe samoloty typu „Potez 15” i Potez 25”.

Władze wojskowe zamówiły ich 150 sztuk, będąc pewne iż, pod kierunkiem akceptowanego przez nie dyrektora naczelnego inżyniera Zakrzewskiego jakość tych maszyn będzie bez zarzutu. I była.

Zakłady jednak nie zrezygnowały z wprowadzenia w czyn własnej myśli technicznej. W 1927 roku, kiedy głównym konstruktorem zakładów został inżynier Jerzy Rudlicki, który już w gimnazjum konstruował swoje latające maszyny, a potem w Paryżu ukończył Wyższą Uczelnię Lotniczą, w Zakładach E. Plagego i T. Laśkiewicza miał dobre pole do popisu. I także popisał się serią słynnych „R-ek”, od swojego nazwiska. Były to płatowce R-VIII, R-X, R-XIII typu liniowego, bombowego i turystycznego oraz „pasażery” R-XIX i R-XI, a także sportowy Lublin R-XII i holenderskie Fokkery.

W biurze konstrukcyjnym inżyniera Rudlickiego powstało wiele oryginalnych i nowatorskich rozwiązań technicznych, jak chociażby słynne „usterzenie Rudlickiego”, czyli ułożenie sterów w kształcie litery „V”, będące wówczas absolutnym hitem, stosowanym również w dzisiejszych samolotach i szybowcach.

Nowe maszyny Zakładów E. Plagego i T. Laśkiewicza z Lublina stały się sławne tym bardziej, kiedy zaczęły wygrywać w lotniczych konkursach i rajdach. Na przykład w 1929 roku pilot Makowski na Lublinie R-Xa z mechanikiem Weimanem odbyli szczęśliwy lot z Poznania do Barcelony. W 1932 roku pilot T. Karpiński na samolocie tego samego typu „obleciał” dookoła Europę, pokonując 6450 kilometrów. Po zmodyfikowaniu tej maszyny odbył na niej w 1933 roku

rajd dookoła Afryki i Azji, przebywając w ciągu 108 godzin lotu prawie 15 tys. kilometrów podniebnej drogi. Furorę na międzynarodowym konkursie lotnictwa sanitarnego w Madrycie w czerwcu 1933 roku zrobiła lubelska maszyna R-XVI, bijąc na głowę sławne sanitarki amerykańskie, francuskie i angielskie.

Głośnie „bum”, czyli krach

Wydawało się, że nad zakładami otworzyło się „lotnicze” niebo, te dobra passa będzie trwała wiecznie. Tymczasem nieznaczące, co prawda, ale usterki, które wystąpiły w słynnej wersji samolotu R-XIII, najliczniej produkowanego w lubelskich zakładach, stały się powodem bankructwa firmy. Departament Lotnictwa cofnął swoją „rekomendację”, wydając tym maszynom jak najgorszą opinię. Wycofane też zostały wszystkie zamówienia. W 1935 roku firma „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie upadła.

Z początkiem 1936 roku została upaństwowiona, poważnie zreorganizowana i przemianowana na „Lubelską Wytwórnę Samolotów”, która nową produkcją samolotów typu LWS-3 „Mewa”, RWD-14 „czapła” i LWS-6 „Żubr” oraz sanitarnych LWS-2 zapracowała na swoje dobre imię.

Krótki finał z karoserią

„Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicza” nie tylko samoloty „hołubiły” w swej produkcji.

W latach 1925-1933 specjalnie uruchomiony dział karoserii zajmował się produkcją nadwozi samochodowych dla autobusów o nazwie „Ursus” i „Somua” oraz dla samochodów osobowych takich marek jak „Buick”, „Chrysler”, „Auburu”, „Hotchkiss”.

Trafiały się też zamówienia na tak egzotyczne karoserie jak „Faux-cabriolet” z 1927 roku na podwoziu „Chrysler Imperial”. To było dla ekstra klienteli. Auto takie posiadał ordynat Konstanty Zamoyski. Czy też unikatowy pod względem rozwiązań technicznych samochód „Cord-29”.

Dział produkcji karoserii w „Zakładach E. Plage i T. Laśkiewicza”, podobnie jak i dalsze dzieje zakładu – od momentu powstania Lubelskiej Wytwórni Samolotów – prosiłby się o osobne opowiadanie.

Postaramy się znaleźć dla tego tematu czas i miejsce.

A Rektyfikacja?

Tu musimy się cofnąć do 1906 roku. Emila Plage posiadając już dobrze prosperujące „Zakłady

E. Plage i T. Laśkiewicz” w Bronowicach, postanowił na leśnej działce o powierzchni 5,4 ha we wsi Dziesiąta w gminie Zemborzyce zbudować i uruchomić rektyfikację spirytusu. Według akt lubelskiej Izby Skarbowej Rektyfikacja rozpoczęła pracę 27 stycznia 1907 roku „siłą” dwunastu robotników i trzech pracowników administracyjno-handlowych. Początkowo właścicielem tego zakładu był Emil Plage, a pracą rektyfikacji kierował inżynier Jan Walery Czarniecki. Za niedługo ożenił się on z panną Gabriellą Matyldą Plage, która zapewne wniosła mu w wianie tę Rektyfikację i połowę Zakładów Mechanicznych. Nic bowiem nie było słyhać o tym, by się teść do tej firmy wtrącał. Owszem, udzielane były Rektyfikacji pożyczki i kredyty. Wybudowana w 1908 roku gorzelnia melasowa produkowała 6 tys. litrów spirytusu surowego na dobę. Z melasą nie było problemu, bowiem sprowadzano ją z sąsiadujących przy ulicy Krochmalnej cukrowni. Rektyfikacja przy ulicy Spółdzielczej 6 wyposażona była w silnik o mocy 6 kM, aparat Savallea i mogła na dobę wyprodukować nawet 10 tys. litrów spirytusu.

W 1913 roku ze względu na konieczność utylizacji wywaru melasowego trzeba było zbudować spalarnię. Otrzymany w tym procesie węgiel wywarowy wykorzystywano w przemyśle.

Działania wojenne oraz „gospodarzenie się” wojsk austriackich w Lublinie spowodowały częściowe zniszczenia w zakładzie. Jan Czarniecki wydzierżawił więc swoją Rektyfikację panom St. Śliwińskiemu, W. Kulmanowi i R. J. Zylberowi, którzy zadali sobie trudu jej odbudowy i uruchomienia tak gorzelnii, jak i rektyfikacji. Zbudowali też wytwórnię wódek czystych o sporej wydajności 1000 butelek na dobę. Po utworzeniu Państwowego Monopolu Spirytusowego wytwórnię tę zlikwidowano.

Po 1926 roku uruchomiona została fabryka potasu. Ale to było już w rok po śmierci Jana W. Czarnieckiego. Nie zdążył nawet pozostawić testamentu, nie zawarł też umowy przedślubnej z pozostałą po nim wdową Gabriellą Matyldą z domu Plage. Jedynymi spadkobiercami z mocy prawa zostało dwoje nieletnich Czarnieckich – Anna i Emil, którzy dziedziczyli zakład i majątek w równych i niepodzielnych częściach. Natomiast wdowa po Czarnieckim otrzymała jedną trzecią majątku. Tak zdecydowała przed Sądem Pokoju walna rada rodzinna.

Do podziału pozostawały też dobra ziemskie Siedliszczki w powiecie lubelskim, liczące 814 mórg i 83 pręty, wraz z całym urządzeniem i inwentarzem żywym. W sprawach majątkowych rodzina Czarnieckich stawiała się przed znanymi wówczas notariuszami – Karolem Kałużyńskim i Stanisławem Bielskim.

Plage, Czarnieccy Laśkiewicz

Po uzyskaniu pełnoletniości prawowitym właścicielem Rektyfikacji został Emil Czarniecki, dziękując inżynierowi Mieczysławowi Zawadzkiemu za pełnioną nad nim i zakładem z mocy prawa opiekę.

W 1934 roku cofnięta więc mu została substytucja. Emil Czarniecki podjął dzieło ojca, czyli dalsze prowadzenie zakładu o pełnej nazwie „Rektyfikacja Lubelska Spadkobierców Jana Czarnieckiego”, który w rękach tej rodziny pozostawał do 1944 roku. Dyrektorem Rektyfikacji został inżynier Roman Konstanty Laśkiewicz, syn Teofila Emeryka i Zofii z Eustachiewiczów. Nie bez powodu, bowiem inżynier Laśkiewicz ożenił się z młodą Anną Czarniecką.

Młodzi Laśkiewiczowie zamieszkali przy ulicy Narutowicz 25. A na wakacje mieli do wyboru pobyt albo w Jakubowicach Murowanych Laśkiewiczów, albo w Siedliszczkach Czarnieckich.

W tym samym – 1925 roku- co i Jan Czarniecki zmarł był Teofil Emeryk Laśkiewicz, syn Konstantego i Melanii z Nagórskich. Pochodził on z kolejarskiej rodziny ze Skierniewic. Ukończył Instytut Technologiczny w Petersburgu, pracował u Lilpopa oraz w Biurze Technicznym J. Arkuszewskiego w Łodzi. Był też przedstawicielem tej firmy w Odessie. W 1899 wszedł w spółkę z Emilem Plage, zapracowując uczciwie na prestiż firmy. Był współzałożycielem, prezesem i członkiem wielu towarzystw i stowarzyszeń branżowych w Lublinie, między innymi Oddziału Stowarzyszenia Techników, Towarzystwa Rzemiosła i Handlu, Lubelskiego Towarzystwa Dobroczynności. Jego syn – Roman Konstanty (1903-1970), ukończył Wydział Mechaniczny w Caen we Francji, w latach 1929-1935 pracował w Zakładach Mechanicznych, dyktował Rektyfikacji. A po śmierci żony Anny – w 1934 roku – zrzekł się spadku na rzecz dyrekcji PMS. W latach 50. kierował zespołem Centralnego Biura Projektów Przemysłu Rolno-Spożywczego, a od 1968 roku był rzeczoznawcą między innymi w CHZ „Cekop”.

...Jak się to wszystko ciekawie splotło: małe warsztaty ojców, duże ambicje i wykształcenie synów, ich osiągnięcia – czasem porażki, cenna spuścizna i tradycja, wzajemne powiązania i koligacje, wzmacniające ich i dodające siły, by dokonywać skoku w kapitalizm. Ich sukcesy, pomysłowość i dostatek budowały pomysłowość i sukcesy państwa. Choć jeszcze wiele dla jego obywateli trzeba było zrobić.

Marta Denys

P.S. W pracy wykorzystana została publikacja Wojciecha Czajki pt. Samoloty firmy Plage-Laśkiewicz, pomieszczona w „Kalendarzu Lubelskim” z 1981 roku.