

Źródło: Wydawnictwo okolicznościowe: *19 Lubelski Rajd Pojazdów Zabytkowych*, Lublin 2005.

LUBELSKA FABRYKA

Jest grudzień 1948 roku. W jednej z sal Politechniki Warszawskiej odbywa się Kongres Zjednoczeniowy PPR i PPS. W środku znajduje się olbrzymia mapa Polski z licznymi punktami świetlnymi. Każdy z nich obrazuje nowe inwestycje planu 6-letniego. Lublin ma tu zaszczytne miejsce, władze na najwyższym szczeblu podjęły uchwałę, że największą inwestycją w województwie lubelskim będzie budowa Fabryki Samochodów Ciężarowych.

Dlaczego Lublin? Decyzja zlokalizowania fabryki w wybitnie rolniczym regionie miała zmienić jego strukturę na rolniczo – przemysłową i włączyć się w nurt sojuszu robotniczo-chłopskiego. Początkowo fabryka korzystała z pomocy bratniego ZSRR, otrzymaliśmy nawet specjalnego doradcę inż. Czumakowa, który nadzorował budowę. W fazie początkowej zamierzano budować montownię samochodu Gaz-51 - z części dostarczonych przez ZSRR. Postanowiono wykorzystać na początek halę montażową zbudowaną na potrzeby spółki Lilpop-Rau i Loewenstein w 1939 roku.

Projekt wstępny przewidywał roczny montaż 12 tysięcy (nigdy nie osiągnięty) samochodów Lublin. Szybko zaczęto kompletować załogę i szkolić do nowych zadań. Byli to ludzie młodzi, często pierwszy raz spotkali się z pracą w motoryzacji.

Fabryka miała szczęście już pod koniec 1950 r., na posiedzeniu oceny projektów inwestycyjnych Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, zmieniono założenia montowni. Postanowiono, że zakład będzie produkował odkuwki, resory, sprężyny i części złączne. Szybko zaczęły tworzyć się nowe wydziały. Jako pierwszy powstał wydział montażu, następnie narzędziownia, zespół wydziałów normalizacyjnych, kuźnia, dział mechaniczny, dział energetyczny, służba inwestycyjna, samodzielny oddział wykonawstwa inwestycji, dział transportu i spedycji, dział zbytu, magazyny wyrobów gotowych.

Tryb pracy podjęty przez załogę oraz dyrekcję został wykonany w terminie. Pierwszy pojazd opuścił bramy FSC w dniu 7 listopada 1951. Tak to 34 rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, w tych czasach nawet produkcja samochodów podlegała polityce.

Powróćmy do pojazdu, który rozślawił nasze miasto na cały Kraj. „Lublin 51” choć auto na licencji radzieckiej, bazowało na rozwiązaniach amerykańskich. Był to na tamte czasy bardzo ładny samochód z charakterystycznymi głębokimi przetłoczeniami błotników, pokrywą silnika na zaczepach podobnych do stosowania obecnie w samochodach rajdowych, a także z dzieloną szybą przednią. Auto posiadało kabinę kierowcy konstrukcji drewniano - metalowej. Tzn. szkielet kabiny

był drewniany, pokryty miejscami sklejką wodoodporną, dach zaś pokryty został dermatoidem.

Do napędu użyto silnika pojemności 3480 ccm o mocy zaledwie 70 koni mechanicznych, silnik ten mógł być napędzany najpodlejszymi gatunkami benzyn. Niestety zapewniał on Lublinowi marne osiągi: prędkość maksymalną 70 km/h, zużycie paliwa wynosiło natomiast 26,5 litra na 100 km.

Lubelscy fachowcy wprowadzili wiele zmian, kilka wersji nadwoziowych. Niestety, samochód ten nie zaspokajał potrzeb transportowych naszego kraju. Szczególnie w konfrontacji z wyrobami starachowickimi. Podjęto decyzję o zakończeniu produkcji - było to w lipcu 1959 roku, wyprodukowano łącznie 17 500 sztuk. Dziś auto wraca powoli do łask i można je spotkać w roli ruchomych słupów reklamowych, czy nawet na rajdach starych pojazdów.

Wielkim miłośnikiem lubelskich pojazdów jest pan Andrzej Malczak, który pieczołowicie odrestaurował kilka pojazdów. Najnowszym nabytkiem Pana Andrzeja jest specjalna wersja z napędem na dwie osie. Ale historia Lubelskiej Fabryki Samochodów nie kończy się na jednym modelu, w roku 1958 pojawi się pojazd, który był przez gospodarkę narodową pilnie oczekiwany.

P.S. Niniejszym składam serdeczne podziękowania dla Pana Andrzeja Malczaka z firmy „Pracownia elementów i detali architektonicznych” za nieocenioną pomoc przy tworzeniu niniejszego tekstu.