

## **Samoloty firmy Plage-Laśkiewicz**

Budowa kotłów parowych różnych systemów – kotły specjalne do ogrzewań, aparaty do cukrowni, kompletne urządzenia i przebudowa gorzelnii, browarów, fabryk słoju, drożdży, krochmalu i syropu. Wszelkie wyroby w najlepszej jakości — tymi słowami reklamował w początkach naszego wieku wyroby swojej firmy lubelski przemysłowiec Emil Plage. Jego fabryka, odziedziczona po ojcu, w ciągu kilku lat rozrosła się z podrzędnego warsztatu w duże zakłady, do których budowy Emil Plage wybrał podówczas podmiejskie tereny Bronowic. W niespełna trzy lata (1899-1902) pośród fabryk i warsztatów Lublina pojawił się nowy zakład przemysłowy, usytuowany korzystnie przy wylotowej drodze Lublin - Zamość.

Odziedziczona po ojcu produkcja kotłów gorzelnianych zmienia się coraz częściej w produkcję parowych kotłów okrętowych. Te zaś, obok zwiększonych wymagań co do jakości, przynoszą, coraz większe zyski. W samym tylko 1913 r. firma sprzedaje wyroby za łączną sumę około 450 tys. rb. Trwające, mimo trudności, starania o uzyskanie dalszych zamówień rządowych przynoszą w tymże roku wyniki w postaci podpisania umowy z Towarzystwem Rosyjskich Fabryk Artyleryjskich na dostawę kotłów dla okrętów wojennych za sumę 107 tys. rb. Trafiają się zamówienia odbiegające od profilu produkcji. Fabryka podejmuje się m.in. dostarczenia olbrzymich zbiorników nafty dla Bucharzkiego Towarzystwa Kolei Żelaznych.

Na tle wzrastającej liczby rozmaitych zamówień w ostatnich przedwojennych miesiącach 1914 r. pojawia się oferta, która z racji swej niezwykłości stanowi precedens nie tylko w historii zakładu. Oto według zachowanego w zbiorach lubelskiego archiwum listu firma otrzymała 4 maja 1914 r. propozycję uruchomienia produkcji kadłubów pełnomorskich okrętów wojennych. Oczekując wyznaczenia ceny i podania warunków zamówienia, właściciel przedsiębiorstwa stoczniowego Iwan Zablin gotów jest zamówić „od zaraz” sześć takich kadłubów, deklarując kupno dalszych szesnastu (!) w roku 1915. W myśl oferty całkowita produkcja wraz z częściami wyposażenia ma się odbywać na miejscu w Lublinie. Wykończone i zdemontowane jednostki mają być dostarczane do Nowogrodu (siedziby fabryk Zablina), gdzie zorganizowana przez lubelski zakład ekipa zajmowałaby się ich ponownym montażem.

Niestety, w zachowanych dokumentach brak dalszych informacji o losach tej jedynej w swoim rodzaju oferty.

Wywodząca się z małego warsztatu, rozwinięta na fali ożywienia gospodarczego w Królestwie Polskim fabryka lubelska była typowym, prawie modelowym przykładem rozwoju zakładu przemysłowego tamtego okresu. Położona w rolniczym regionie i nastawiona na produkcję; urządzeń potrzebnych na wsi, szybko zapewniła sobie najpierw krajowe, a później zagraniczne rynki zbytu. Ułatwienia celne dla przedsiębiorstw

Królestwa wraz z prężną działalnością jej przedstawiciele zdecydowały o zdobywaniu nowych klientów i nowych dochodach.

Działania wojenne oszczędziły fabrykę. Po początkowym okresie dezorganizacji w zakładach wznawia się produkcję już we wrześniu 1914 r. co prawda nie na taką skalę, jak przed wybuchem wojny, ale praca w fabryce nie ustaje aż do końca działań wojennych. Zatrudniając mniejszą liczbę robotników, fabryka próbuje podjąć wyrób kuchni polowych, menażek i kociołków, występując o zamówienia wojskowe.

Zakończenie wojny otwiera w historii fabryki okres drugi. Jej właściciele decydują się na przedsięwzięcie zmieniające całkowicie profil produkcji i charakter zakładu. 4 października 1919 r. w oficjalnym piśmie do inspektora wojsk lotniczych przedstawiciel zakładów, Kazimierz Arkuszewski, występuje z ofertą uruchomienia w Lublinie produkcji samolotów.

Do lubelskich samolotów przyłgnęła ukuta przez prasę ponura sława „latających trumien”. Jak wyglądała prawda? Z zachowanego w Centralnym Archiwum Wojskowym raportu płk. Abczyńskiego, sporządzonego w 1924 r. na rozkaz dowódcy lotnictwa, wynika, że na 110 dostarczonych z Lublina maszyn wypadkom uległo 18 samolotów, z czego osiom katastrof pociągnęło za sobą dziewięć ofiar śmiertelnych. W przypadku katastrof kończących się śmiercią, lotników jedna — według raportu — nastąpiła z bezpośredniej winy zakładu, sprowadzającej się do wadliwej produkcji. I choć kolejno powoływane komisje wskazywały wyraźnie na winę niesprawnych silników sprowadzanych z Włoch czy niedokładności w otrzymanej dokumentacji, rozpropagowana opinia zrobiła swoje. Ostatecznie w oficjalnym rozkazie z sierpnia 1924 r. zabroniono wykonywania lotów mi produkowanych w Lublinie samolotach, wstrzymując zarazem ich produkcję.

Próbą wyjścia z impasu było zreorganizowanie zarządu fabryki, wprowadzenie szeregu zmian w procesie produkcji oraz unowocześnienie urządzeń, którymi dysponowała fabryka. Korzystając z pomocy specjalistów francuskich rozpoczęto na podstawie nowej, tym razem francuskiej licencji budowę samolotów Potez XV A2 oraz Potez XXV A2 i B2. Jednocześnie trwały prace nad organizacją i uruchomieniem biura konstrukcyjnego, dającego możliwość opracowywania własnych rozwiązań. Charakterystyczna w swoim rodzaju odnowa fabryki wiązała się w dużej mierze z osobą dowódcy lotnictwa, którym był wówczas gen. Levecquc, forsujący kupno maszyn i licencji francuskich.

Niemniej jednak lata 1925-1926 miały być dla zakładów niejako okresem wstępnym i przygotowaniem do uruchomienia produkcji w oparciu o opracowywane u siebie prototypy. Stało się to możliwe w 1927 r., kiedy stanowisko głównego konstruktora objął Jerzy Rudlicki. Inżynier Rudlicki, wybitny specjalista, który swoje pierwsze latające konstrukcje tworzył jeszcze w czasach gimnazjalnych, absolwent wyższej uczelni lotniczej w Paryżu, otrzymał w Lublinie wszystko, co było potrzebne do sprawdzenia swoich umiejętności w praktyce.

Już w połowie 1927 r. powstaje pierwszy prototyp nowego samolotu nazwany Lublin RVIII (od nazwiska konstruktora), który po podpisaniu umowy zostaje w marcu 1928 r. oblatany, a następnie w małych ilościach zakupiony przez wojsko. Jeszcze w tym samym roku powstaje prototyp następnej maszyny. Lublin RX po pomyślnych próbach staje się podstawą do opracowania najpierw rozwojowej, a potem seryjnej

wersji oznaczonej symbolem Lublin RXIII. Samolot ten, odznaczający się statecznością, bardzo dobrą sterownością i łatwością pilotażu, staje się wkrótce standardową maszyną towarzyszącą, przyjętą na uzbrojenie wojska. Pierwotne zamówienie, obejmujące początkowo 50 szt., stale ponawiane, przyniesie do 1938 r. produkcję 273 samolotów w jedenastu odmianach.

Obok płatowców wojskowych powstają prototypy samolotów pasażerskich (Lublin RXIX i KXI) i octowych (Lublin HXII). Trwają prace nad projektem bombowca, wodnopłotowca. Biuro konstrukcyjne Rudlickiego opatentowało szereg oryginalnych i ciekawych rozwiązań w tym tzw. usterzenie Rudlickiego o nowatorskim ułożeniu sterów w kształcie litery „V”, będące rewelacją w dziedzinie i stosowane do dziś w wielu samolotach.

Rok 1935 przynosi próbę przelotu na lubelskim samolocie i przypadkowe rozbiciem po przebyciu 11 138 km. Co stają się, powodem wydania przez Departament Lotnictwa złej opinii o samolotach, a tym samym cofnięcie zamówienia. Jak w wielu innych przypadkach, zbankrutowana fabryka przeszła w ręce państwa, rozpoczynając produkcję, od dokończenia uprzednio wstrzymanego zamówienia — już jako Lubelska Wytwórnia Samolotów.

LWS mimo upaństwowienia nie spełniła pokładanych nadziei. Wpłynęło na to szereg czynników. Oprócz zmiany na stanowisku dyrektora, gruntownej reorganizacji uległ praktycznie cały skład biura konstrukcyjnego i zarządu wytwórni. m.in. zwolniony został Jerzy Rudlicki.