

MARIUSZ MAJEWSKI

Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynek do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej

Zamysł napisania niniejszego artykułu zrodził się podczas studiów nad rozwojem przemysłu lotniczego w Polsce międzywojennej. Utwierdziły one autora w przekonaniu, iż najstarsze zakłady sprzętu lotniczego w Polsce nie doczekały się po dzień dzisiejszy osobnego opracowania naukowego, chociaż zasługują na odrębne potraktowanie. Do tej pory poświęcono temu zagadnieniu zaledwie kilka opracowań o charakterze przyczynkarskim, zawierających wiele uproszczeń i niesprawiedliwych opinii¹.

Historia firmy Plage i Laśkiewicz sięga roku 1860. Wówczas to Albert Plage zainicjował produkcję rondli, wanien, aparatów gorzelnicznych, które miały zaspokajać potrzeby rynku lokalnego. Asortyment produkowanych towarów w ciągu lat rozszerzał się. Około roku 1900 zakłady produkowały już kotły parowe, aparaturę cukrowniczą, kompletną aparaturę gorzelniczą, kotły dla browarów, aparaturę dla fabryk siodu, drożdży, krochmalu, syropu oraz wszelkie wyroby „szwajcowane”. Wraz ze wzrostem asortymentu zwiększała się także liczba zatrudnionych pracowników: z 3 w roku 1860 do ponad 90 w 1899².

Po śmierci Alberta Plage w 1889 roku sukcesję przejął jego syn Emil Plage, który doprowadził w roku następnym do przeniesienia zakładów z ulicy Bernardyńskiej do Bronowic. Usytuowanie zakładów w podmiejskiej dzielnicy było korzystne ze względu na łatwy dostęp do bocznicy kolejowej oraz drogi wylotowej w kierunku Lublin-Chelm. W 1895 roku pomiędzy Emilem Plage a Teofilem Laśkiewiczem

¹ T. Cyprian, *Komisja stwierdziła*, Londyn 1948, (Warszawa 1960), s. 140–143; M. Romeyko, *Rayskie czasy lotnictwa polskiego*, Londyn 1948, s. 55; W. Zaczekiewicz, *Lotnictwo w kampanii wrześniowej 1939 r.*, Warszawa 1948, s. 7–21; L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim*, Londyn 1948, s. 16–17; A. Kurowski, *Lotnictwo polskie 1939 r.*, Warszawa 1962, s. 18–20; J. Cynk, *Sily lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 33–35.

² Archiwum Państwowe (AP) Lublin, Wstęp do inwentarza zespołu archiwalnego Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz, oprac. mgr F. Cierlak.

doszło do zawarcia spółki jawnej pod nazwą Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz, która funkcjonować miała do roku 1935³.

Okres największej świetności przypadł na początek XX wieku. Zwiększyły wówczas obroty finansowe: z 310 tys. rubli w 1903 do 500 tys. rubli w 1905. Wtedy też zakłady otworzyły kolejno swoje przedstawicielstwa w Warszawie, Kijowie i Petersburgu. Szczególnym sukcesem było uruchomienie biura w Petersburgu, umożliwiało to otrzymywanie długofalowych zamówień od instytucji rządowych. Dzięki osobistym kontaktom kierownika biura Ludwika Rehne zakłady otrzymały pojedyncze zamówienia dla armii rosyjskiej. Dotyczyły one głównie kotłów parowych dla okrętów floty czarnomorskiej i dalekowschodniej oraz zbiorników nafty dla Bucharskiego Towarzystwa Kolei Żelaznych.

W roku 1909 zmarł Emil Plage, pozostawiając dobrze prosperujące zakłady zatrudniające 500 robotników⁴. Jego udziały nabył od sukcesorów inż. Kazimierz Arkuszewski, właściciel Zakładów J. Arkuszewski w Łodzi. Na mocy porozumienia między nim a Teofilem Laśkiewiczem doszło do połączenia obu przedsiębiorstw. Przed samym wybuchem I wojny światowej zakłady otrzymały bardzo ciekawą propozycję uruchomienia produkcji pełnomorskich okrętów wojskowych w Nowogrodzie. Jednakże wybuch I wojny światowej uniemożliwił jej realizację. W pierwszym okresie rozwoju ZMPiL były firmą specjalizującą się w zaspokajaniu potrzeb rynku rolnego i utrzymywały się głównie z produkcji na rzecz przemysłu spożywczego i przetwórczego. Należy jednak zaznaczyć, że realizacja zamówień dla armii rosyjskiej mogła doprowadzić do pełnego rozkwitu zakładów.

Wybuch I wojny światowej zastał właścicieli w doskonałej formie finansowej, nie posiadali oni bowiem żadnych długów gotówkowych ani hipotecznych, a ich majątek był oceniany na 1800 tys. rubli. W skład masy majątkowej wchodziły takie nieruchomości, jak:

- ZMPiL w Lublinie z przedstawicielstwami w Warszawie, Kijowie, Petersburgu;
- Zakłady J. Arkuszewski i spółka w Łodzi z przedstawicielstwami w Warszawie, Petersburgu, Kijowie, Moskwie, Odessie i Rostowie nad Donem;
- majątek Pilica wraz z drożdżownią, słodownią i krochmalnią;
- willa w Zakopanem;
- 5 domów czynszowych przy ulicy Namiestnikowskiej w Lublinie⁵.

W pierwszym roku wojny działania militarne oszczędziły zakłady, które próbowały dostosować się do nowej sytuacji realizując zamówienia armii rosyjskiej na kuchnie polowe, kociołki, menażki. W 1915 roku wycofująca się armia rosyjska dokonała „przymusowej ewakuacji” zakładów. Zostały one wówczas ograbione

³ W. Czajka, *Samoloty firmy Plage-Laśkiewicz*, „Kalendarz Lubelski 1981”, s. 66–69.

⁴ AP, Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski. Wydz. VII Przemysłowy, sygn. 9. Memorial w sprawie uruchomienia Zakładów Mechanicznych w Lublinie (dalej: Memorial), s. 1–2.

⁵ AP Lublin, Memorial, s. 2–3.

z wszystkich maszyn i surowców. Część budynków celowo podpalono. Konta bankowe Arkuszeńskiego i Łaskiewicza w Petersburgu zablokowano, a po wybuchu Rewolucji Październikowej skonfiskowano wraz z całym pozostałym w Rosji majątkiem, który przekraczał sumę 1 mln rubli⁶.

Po zajęciu Lublina przez wojska państw centralnych Arkuszeński i Łaskiewicz przystąpili do odtworzenia zakładów⁷. Proces odbudowy budynków fabrycznych oraz parku maszynowego był nad wyraz kosztowny i pochłonął cały kapitał obrotowy, którym dysponowała spółka Arkuszeński-Łaskiewicz. Jednakże zakłady z okresu I wojny światowej wyszły obronną ręką, gdyż w dalszym ciągu majątek Arkuszeńskiego i Łaskiewicza pozostawał bez długów, choć na pewno uległ sporemu uszczupleniu⁸.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku władze wojskowe stanęły przed koniecznością uzbrojenia nowo powstałego wojska polskiego. Ponieważ rząd powstrzymywał się od podejmowania większych inwestycji zbrojeniowych ze względu na szczupłość środków finansowych, program stworzenia przemysłu lotniczego mógł być realizowany jedynie ze środków krajowego kapitału prywatnego⁹.

Potrzeba realizacji tego programu była tym silniejsza, że państwo nie posiadało wówczas dostatecznie dużych zakładów zdolnych do podjęcia produkcji na skalę masową¹⁰. Wobec tego na konferencji w Inspektoracie Lotnictwa w dniu 16 października 1919 gen. Gustaw Macewicz podjął decyzję, że sprzęt lotniczy będzie produkowany w Polsce przez polskie zakłady wyłonione w drodze konkursu¹¹. Zwycięzcę miała ustalić komisja, w której skład weszli mjr S. Abżóltowski, kpt. D. Makijonek, ppor. A. Kurganowicz, inż. S. Cywiński i inż. W. Rumbowicz¹². Do konkursu na budowę płatowców w Polsce wpłynęło wiele ofert, zarówno z zagranicy: De Havilland, Handley-Page, Ansaldo, konsorcjum zakładów lotniczych z Francji, jak i od producentów krajowych: Lubomirski-Suszycki z Warszawy, Plage i Łaskiewicz z Lublina, Wenzel z Ostrowa¹³. Propozycji zagranicznych w ogóle nie brano pod uwagę. Natomiast z krajowych wybrano najbardziej interesującą ofertę ZMPiL z Lublina.

⁶ Ibidem, s. 3.

⁷ „Orle Loty” 1924, nr 2, s. 14–15.

⁸ AP Lublin, Memorial, s. 3.

⁹ J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny w Polsce 1918–1939*, Kraków 1990, s. 112–113.

¹⁰ Do miana zakładów przemysłu lotniczego nie mogły pretendować ani Centralne Warsztaty Lotnicze ani Warsztaty II Pułku Lotniczego w Krakowie, gdyż wykonywały one tylko remonty płatowców.

¹¹ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), Biuro Adm. Armii MS Wojsk., sygn. I. 300.54.61. Protokół komisji powołanej rezolucją Inspektora Wojsk Lotniczych z 16 października 1919.

¹² T. Gaworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, s. 48.

¹³ W skład konsorcjum wchodziły: Hispano-Suiza, Breguet, Farman, Morane-Soulnier, zob. A. Skwarczyński, *Zbrodniarze*, Warszawa 1926, s. 25

Umowa na produkcję płatowców została podpisana 14 lutego 1920, natomiast moc prawną uzyskała ona dopiero po kontrasygnacie ministra spraw wojskowych gen. J. Leśniewskiego w dniu 18 lutego 1920¹⁴. W umowie tej Główny Urząd Zaopatrzenia Armii (GUZA) zlecił budowę ZMPiL 300 płatowców, w tym 100 Ansaldo A1 Balilea oraz 200 sztuk Ansaldo A300. Niezależnie od powyższego GUZA zobowiązał się tajną klauzulą do złożenia nowego zamówienia przed zakończeniem dostawy 300 płatowców na co najmniej dwie serie samolotów po 300 sztuk każda¹⁵.

W wyniku pertraktacji między GUZA a ZMPiL ustalono cenę Ansaldo A1 na 175 tys. marek, a Ansaldo A300 na 225 tys. marek. W formie zaliczki GUZA przesłał na konto ZMPiL 10% wartości kontraktu tj. 6245 tys. marek¹⁶.

Do prac konstruktorskich w 1920 roku jednak nie przystąpiono. Przyczyn należy doszukiwać się w ewakuacji fabryki spowodowanej wojną polsko-sowiecką, jak również w opóźnieniach w dostawach materiałów zamówionych w Niemczech, Francji, Włoszech, Austrii, Anglii. Produkcja ruszyła dopiero wiosną 1921 roku. Metody montażu były bardzo proste i polegały na pracy ręcznej. Podzespoły składano na drewnianych stolach, po czym łączono elementy. Sprawdzianów lub szablonów było bardzo mało.

Pierwsze lubelskie samoloty okazały się konstrukcjami nieudanymi. Samoloty Ansaldo Balilea często ulegały wypadkom¹⁷. Podstawowymi przyczynami awarii samolotów były zacierające się silniki Fiat A12 bis oraz rozsypujące się stalowe okucia na skrzydłach¹⁸.

W związku z wypadkami samolotów Ansaldo Balilea Departament IV Ministerstwa Spraw Wojskowych powołał specjalną komisję, która miała ustalić przyczyny katastrof¹⁹. Zażądała ona od właścicieli ZMPiL dokonania zmian personalnych oraz anulowania umowy nr 201. Właściciele zakładów wyrazili zgodę na te warunki, zależało im bowiem na współpracy z wojskiem. Przede wszystkim dyrektorem zakładu przestał być inż. Witold Rumbowicz²⁰, który przeszedł do nowo utworzonej Podlaskiej Wytwórni Samolotów²¹. Nowym dyrektorem został inż. Starnawski²²,

¹⁴ CAW, Biuro Adm. Armii MS Wojsk., sygn. I. 300.54.61. Umowa nr 201 między GUZA a ZMPiL z 14 lutego 1920.

¹⁵ AP Lublin, Memorial, s. 4.

¹⁶ CAW, Dow. Lotn. sygn. I. 300.38.129. Pismo GUZA do Sekcji Żeglugi Napowietrznej MS Wojsk. z 10 marca 1920.

¹⁷ Na samolotach Ansaldo Balilea zginęło 13 pilotów, zob. M. Roneyko, *Ku czci poległych lotników*, Warszawa 1933, s. 322–337.

¹⁸ T. Sołtyk, *Polska myśl techniczna w lotnictwie 1918–1939*, Warszawa 1983, s. 12–13.

¹⁹ Urzędowy Komunikat MS Wojsk. w sprawie wypadków lotniczych na samolotach Ansaldo Balilea zob. „Orle Loty” 1924, nr 3, s. 8.

²⁰ B. Orłowski, *Słownik polskich pionierów techniki*, Katowice 1984, s. 184.

²¹ W. Rumbowicz był m.in. inicjatorem i pomysłodawcą powstania drugiej prywatnej wytwórni samolotów w Białej Podlaskiej.

²² A. Kierek, *Rozwój gospodarczy Lublina w latach 1918–1939*, [w:] *Dzieje Lublina*, pod red. S. Krzykały, Lublin 1975, t. II, s. 56–58.

do ZMPiL oddelegowano na stanowisko kierownika nadzoru technicznego kpt. inż. Józefa Gruberskiego²³. Trudno stwierdzić na podstawie zachowanych materiałów, jakie kompetencje przyznano oficerom oddelegowanym do kontroli produkcji samolotów. Jednak wydaje się, że musiały być one duże, skoro na polecenie kierownika nadzoru wstrzymywano np. produkcję płatowców, aby przeprowadzić dodatkowe badania wytrzymałościowe²⁴.

Po anulowaniu umowy nr 201 zawarto w dniu 114 marca 1923 nową umowę nr 9178. Została ona zatwierdzona przez ministra spraw wojskowych w dniu 30 maja 1923²⁵. Należy zauważyć, że zawarcie nowej umowy doprowadziło do wstrzymania produkcji Ansaldo Balilea, których dotychczas zmontowano 36 sztuk. Natomiast zgodnie z umową z 30 maja 1923 produkować miano głównie Ansaldo A300. Już we wrześniu 1923 szef Departamentu IV Żegluga Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych gen. Armand Levegue podjął jednak decyzję wstrzymania ich montażu po wyprodukowaniu zaledwie 57 sztuk. Decyzją tą zakłady zostały zaskoczone, zwłaszcza że 16 kadlubów płatowców czekało na odbiór techniczny.

Departament IV już w trakcie realizowania umów opóźniał terminy wypłat za wyprodukowane płatowce, jak również zalegał ze zwrotem cel za sprowadzone do produkcji części²⁶. Dopiero w listopadzie 1923 ostatecznie rozliczył się z ZMPiL. Ansaldo A1 kosztował wówczas 36 796 353 tys. marek²⁷.

Po jednostronnym zerwaniu umowy przez szefa Departamentu IV przeprowadzono kolejną reorganizację zakładów. Oszczędził wówczas inż. Starnawski oraz wszyscy kierownicy działu lotniczego²⁸. Po długich pertraktacjach między właścicielami ZMPiL a Departamentem IV, trwających od września 1923 do kwietnia 1924), podpisano w dniu 24 kwietnia 1924 nową umowę na dostawę 100 płatowców Potez XV²⁹. Okres przestoju w produkcji działu lotniczego wykorzystano na reorganizację produkcji, dokupiono nowe maszyny, utworzono biuro konstruktorskie, sprowadzono specjalistów francuskich. W trakcie uruchomienia produkcji okazało się, że cena ustalona na poziomie 21 tys. zł została skalkulowana zbyt nisko. Umowa jednak nie podległa renegotjacji³⁰. Zarząd zakładów mógł się nie zgodzić na cenę, ale wówczas dział lotniczy zostałby zlikwidowany.

²³ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 13. Pismo Departamentu IV MS Wojsk. w sprawie utworzenia Ekspozytury Centrali Odbiorczej przy ZMPiL z dn. 12 marca 1922.

²⁴ „Orle Loty” 1924, nr 3, s. 8.

²⁵ AP Lublin, Memorial, s. 5.

²⁶ AP Lublin, Memorial, s. 5 oraz sygn. 16. Sprawozdania z materialowego stanu fabryki na dzień 30 września 1923.

²⁷ T. Gaworek, op. cit., s. 52.

²⁸ T. Piasecki, *Wycieczka do ZMPiL*, „Tygodnik Ilustrowany” z 25 lutego 1924.

²⁹ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 16. Umowa 5/24 z 24 kwietnia 1924.

³⁰ AP Lublin, sygn. 16. Pisma ZMPiL do Departamentu IV MS Wojsk. z 18 marca 1925 i 4 kwietnia 1925.

Na marginesie warto zauważyć, że wojsko w okresie dwudziestolecia międzywojennego było jedynym właściwie poważnym odbiorcą samolotów. W 1938 roku w II RP było tylko 16 prywatnych właścicieli samolotów, nie licząc areoklubów i LOPP³¹.

Podpisanie umowy 24 kwietnia 1924 otworzyło kolejny etap w historii ZMPiL, w którym coraz częściej oprócz aktywów pojawiały się pasywa. W momencie rozpoczęcia produkcji Potezów XV zakłady cierpiały na niedostatek kapitałów obrotowych, z których mogłyby finansować bieżącą produkcję. Dlatego właściciele postarali się o skredytowanie produkcji przez Bank Handlowy w Warszawie. Departament IV realizując wspomnianą umowę przelał na konto ZMPiL jedynie 10% wartości zamówienia. Część tej zaliczki zakłady zresztą musiały zwrócić, gdyż nowy szef lotnictwa gen. Włodzimierz Zagórski część zamówienia przekazał Podlaskiej Wytwórni Samolotów³². Korekty umów i nieterminowe dostawy części zamówionych we Francji spowodowały opóźnienie w produkcji, a to doprowadziło do naliczenia kar konwencjonalnych³³. Po realizacji umowy 5/24 okazało się, że zakłady poniosły straty w wysokości 1 190 tys. zł³⁴. A przecież zawarta umowa gwarantowała 10% zysku z każdego wyprodukowanego samolotu, tj. 2100 zł.

W trakcie realizacji umowy gen. Włodzimierz Zagórski podjął decyzję uruchomienia w ZMPiL działu budowy karoserii samochodowych³⁵. Miała ona związek z dużym importem samolotów francuskich, co całkowicie podcinało powstający dopiero przemysł lotniczy. Uruchomienie działu budowy karoserii samochodowych należałoby uznać za decyzję trafną i sensowną, gdyby nie podjęto jej również w stosunku do Podlaskiej Wytwórni Samolotów³⁶. Zwłaszcza że produkowane samochody były konstrukcjami drogimi i luksusowymi³⁷.

Ciekawostką może być fakt, że produkowane w Lublinie samochody miały pochylać przednią szybę, co umożliwiało zastosowanie wycieraczek. Rozwiązanie takie było jeszcze w latach trzydziestych uznawane za awangardowe. Osiągnięcia zakładów w tej dziedzinie stawiały je w czołówce światowej, ponieważ pochylać przednią szybę wprowadzono powszechnie do produkcji dopiero od 1932 roku. Dział budowy karoserii samochodowych istniał do 2 maja 1933³⁸. Przyczyn jego upadku należy

³¹ „Skrzydłata Polska” 1936, nr 4, s. 85.

³² AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 16. Klauzula nr 3 z 30 listopada 1925 w sprawie zniieszenia zamówienia 5/24 na samoloty Potez XV do 75 sztuk.

³³ AP Lublin, Memorial, s. 6, około 244 tys. zł.

³⁴ To jest około 48% sumy globalnego zamówienia.

³⁵ Typami produkowanych samolotów były Buick, Chrysler, Auburn, Hotchins.

³⁶ AP Radzyń Podlaski, akta miasta Białej Podlaskiej, sygn. 365. Zaświadczenie zarządu PWS w sprawie zatrudnienia A. Raciborskiego w dziale karoserii od 20 września 1925 do dnia 1 maja 1932.

³⁷ Pojedynczy egzemplarz każdego z typów produkowanych przez ZMPiL samochodów stanowił równowartość 6 sztuk Forda A.

³⁸ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 23–24. Sprawozdania z materialowego stanu fabryki 1929–1933.

upatrywać nie tylko w ogólnym kryzysie państwa, a więc i spadku popytu na luksusowe samochody, ale także w zmianie technologii produkcji³⁹. Likwidacja działu przyniosła zakładom olbrzymie straty finansowe⁴⁰.

Po zrealizowaniu umowy 5/24, dotyczącej produkcji płatowców Potez XV, w dniu 30 sierpnia 1926 została podpisana nowa umowa 21/26 na fabrykację modelu Potez XXV A2. Okres przestoju w latach 1925–1926 wykorzystano w zakładach na reorganizację. Na stanowisko dyrektora z polecenia II wiceministra spraw wojskowych został desygnowany inż. Zygmunt Zakrzewski, a na stanowiska zastępców dyrektora Jan Dembowski oraz Marian Sowa⁴¹. Szefem nowego biura konstruktorskiego został inż. Jerzy Rudlicki, a jego zastępcą inż. Jerzy Teisseyre. Począwszy od 1924 roku we wszystkich umowach podpisywanych pomiędzy Departamentem IV a ZMPiL zwraca uwagę klauzula zastrzegająca prowadzenie fabryki przez dyrektora z niemożnością odwołania jego decyzji przez właścicieli⁴².

W trakcie realizacji umowy 21/26 Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki (WZZA) zmniejszył zamówienie, wprowadził w trakcie produkcji szereg zmian technologicznych oraz decydował o wyborze kooperantów. Konsekwencją tego był wzrost kosztów produkcji płatowców. Jednak cena ustalona przy podpisywaniu umowy nie podlegała renegotiacjom. Na złą sytuację zakładów wpłynął również brak długoterminowych planów produkcji. W latach 1928–1935 zdarzały się okresy wzmóżonej produkcji, ale bywały i takie, kiedy zwalniano część pracowników ze względu na brak zamówień dla działu lotniczego⁴³.

Brak spójnej polityki Departamentu Lotnictwa w stosunku do wytwórni prywatnych i państwowych wynikał z wadliwego preliminarza wydatków Departamentu Lotnictwa MS Wojsk⁴⁴. Realizacja kolejnych umów: 37/28 z dnia 4 września 1928 i 4/30 z dnia 15 kwietnia 1930 coraz bardziej pogrążała wytwórnię.

W związku ze wzrostem zadłużenia zakładów w bankach i u osób prywatnych w październiku 1929 miała miejsce wizytacja zakładów przez szefa Departamentu Lotnictwa plk. L. Rayskiego i przedstawiciela Korpusu Kontrolerów⁴⁵. Ponieważ zadłużenie zakładów powstało również z winy Departamentu Lotnictwa, podjęto decyzję, aby podtrzymać działalność ZMPiL, które nieuchronnie zmierzały do upadku. W tym celu podpisano umowę 60/30 we wrześniu 1930 na sumę 5 mln złotych. Miała ona umożliwić zakładom wyjście z zadłużenia w okresie 10 lat, dzięki wykonywaniu remontów płatowców. Z sumy 5 mln zakłady miały otrzymać 60% należ-

³⁹ Tłoczenie blach karoserii powlekanych następnie lakierami nitrocelulozowymi.

⁴⁰ AP Lublin, Memorial, s. 6–8.

⁴¹ A. Kierek op. cit. s. 56–58.

⁴² AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 16. Umowy na fabrykację płatowców.

⁴³ AP, Lublin, Memorial, s. 8.

⁴⁴ L. Rayski, op. cit. s. 35–36.

⁴⁵ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 10 i 223. Sprawozdanie z finansowego i materialowego stanu fabryki na dzień 26 października 1928 oraz Sposzczerzenia i wnioski pokontrolne Korpusu Kontrolerów – odpis.

ności, a pozostałe 40% przeznaczono na zmniejszenie zadłużenia powstałego w Kierownictwie Zaopatrzenia Aeronautyki (KZA)⁴⁶. Umowę podobnej treści zawarto z Podlaską Wytwórnią Samolotów w celu umorzenia zadłużenia. Koncepcja ta nigdy jednak nie została zrealizowana ani w stosunku do PWS, ani ZMPiL⁴⁷.

Zakłady nie posiadając kapitałów obrotowych musiały poszukiwać innych źródeł dopływu gotówki niezbędnej do realizacji umów. Dlatego też zarząd zaciągał pożyczki w banku i u osób prywatnych. Największą aktywność w udzielaniu pożyczek wykazał Bank Związku Spółek Zarobkowych oraz Bank Handlowy, gdzie też powstało spore zadłużenie. Odpowiednio 5,2 mln i 1,7 mln. Innymi źródłami finansowania były Bank Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego, a z osób prywatnych Z. Janiszewski i S. Wrzodak⁴⁸.

W dostępnych materiałach źródłowych nie można dokładnie ustalić, gdzie lokowano pożyczki. Pojawiają się tutaj sprzeczne informacje. Jedne sugerują, iż Kazimierz Arkuszewski prowadził „iście rabunkową gospodarkę finansową”⁴⁹, inne natomiast podają, że za otrzymaną sumę 400 tys. zł zakupił majątek leśny⁵⁰. Do informacji tych należy podejść z dystansem, szczególnie po lekturze Księgi Dłużników i Wierzycieli ZMPiL⁵¹. Wynika z niej, że zakłady posiadały około 700 dłużników. Wśród największych należy wymienić: Avia, Aero, Altrans, Ajbenchamma, American Atlantic, Autokoncern, Autocentrała, aerokluby: krakowski, lwowski, lubelski. Łączna suma wierzytelności przekroczyła 1,5 mln złotych. Większość zobowiązań finansowych powstała do 1930 roku. Jednak od czasu kryzysu gospodarczego zakłady i ich właściciele przestali udzielać pożyczek, przechodząc na rozliczenia gotówkowe z kontrahentami⁵².

Straty powstałe w wyniku niesumiennego regulowania należności w dziale ogólnomechanicznym oraz samochodowym powodowały konieczność ich zrekompensowania przez rozdysponowanie zaliczek płaconych przez WZZA na wypłaty pensji dla pracowników i regulowanie należności podatkowych⁵³. Abstrahując od kwestii, czy było to przywłaszczenie mienia Skarbu Państwa, czy też nie, stwierdzić należy, iż Departament Aeronautyki miał również w sposób pośredni udział w tak

⁴⁶ AAN, KEM, sygn. 626, Wniosek ministra spraw wojskowych na Komitet Ekonomiczny Ministrów w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie 10-letniej umowy ramowej z dnia 18 czerwca 1930.

⁴⁷ AP Lublin, Memorial, s. 7–8.

⁴⁸ AP Lublin, sygn. 24. Sprawozdania z sytuacji finansowej zakładów 1928–1932.

⁴⁹ L. Rayski op.cit. s. 16.

⁵⁰ KUL, rkps 1141, cz. II, s. 24.

⁵¹ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 73, 74, 75.

⁵² AP. Lublin, sygn. 92s. Sprawozdanie ogólne na posiedzenie Rady Wierzycieli z 20 września 1936.

⁵³ AP Lublin, sygn. 175. List KZA do Ekspozytury Centrali Odbiorczej nr 1 L 3983/35 z dn. 29 października 1935.

powstającym zadłużeniu⁵⁴. Wynikalo to z ciągłych zmian warunków technicznych wprowadzanych przez WZZA i braku rocznych programów produkcyjnych, co narażało zakłady na wegetację. Szczególne perturbacje dla zakładów spowodowało zatrzymanie produkcji działu lotniczego w październiku 1929, we wrześniu 1930 i w maju 1931⁵⁵. Warto jednak zauważyć, że nawet w okresie kryzysu gospodarczego zdarzały się takie miesiące, w których zakładom składano liczne dodatkowe zamówienia z pierwszeństwem ich wykonania, np. remonty samolotów Lublin R XIII oraz przygotowania samolotu rajdowego dla majora Karpińskiego⁵⁶. Wprowadzało to zakłócenia w rytmie produkcji.

Największe zamówienia na produkcję płatowców otrzymały ZMPiL w latach 1930–1935. Dotyczyły one następujących jednostek:

Lublin R XIV	(5 szt.)
Lublin R XIII A–B	(50 szt.)
Fokker F VII 3 M	(21 szt.)
Potez XXV B2	(150 szt.)
Lublin R XIII bis	(3 szt.)
Lublin R XIII C	(30 szt.)
Lublin R XIII ter	(10 szt.)
Lublin R XIII D	(70 szt.)
Lublin R XIII F	(75 szt.)
Lublin R VIII hydro	(4 szt.)
Lublin R XIII hydro	(30 szt.)
Lublin R XX A	(6 szt.) ⁵⁷

Wydaje się, że złożenie tak dużych zamówień w okresie kryzysu gospodarczego było elementem polityki nakręcania koniunktury, zwłaszcza że przy podpisywaniu umów Departament Aeronautyki zobowiązał zakłady do tworzenia nowych stanowisk pracy dla bezrobotnych.

Najwyższy poziom zadłużenia w stosunku do KZA zakłady osiągnęły w lipcu 1933. Wynosiło ono wówczas 5889 tys. zł⁵⁸.

Po wielu pertraktacjach między KZA a właścicielami zakładów polecono Arkuszewskiemu i Laśkiewiczowi zwolnienie dyrektora inż. Zygmunta Zakrzewskiego, a na jego miejsce szef Departamentu Aeronautyki desygnował pplka Józefa Zajączkowskiego. Nowy dyrektor narzucił zakładom program usprawniający ich funkcjonowanie. Sprowadzał się on do:

⁵⁴ AP Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski Wydz. VII Przemysłowy, sygn. 9. Listy Arkuszewskiego i Laśkiewicza do II wiceministra i szefa Administracji Armii z 28 lipca 1933.

⁵⁵ AP Lublin, sygn. 24. Sprawozdanie z materialowego stanu fabryki 1929–1933 oraz sygn. 16. Zamówienia działu lotniczego ZMPiL (1920–1935).

⁵⁶ AP Lublin, sygn. 24. Pismo KZA z 31 grudnia 1933, nr 770/12.

⁵⁷ AP Lublin, sygn. 16. Zamówienia działu lotniczego ZMPiL (1920–1935).

⁵⁸ AP Lublin, sygn. 32. i 38. Wyjaśnienia do programu finansowego ZMPiL za okres od 1 stycznia 1933 do 31 maja 1934.

- wykorzystania w okresach przestoju mocy produkcyjnych na uruchomienie produkcji ubocznej,
- odizolowania działu lotniczego od reszty zakładów,
- powiększenia biura konstruktorskiego,
- odwołania kierownika nadzoru technicznego kpt. Józefa Gruberskiego,
- powołania na to stanowisko kpt. pilota Jerzego Graya,
- odwołania w dziale lotniczym wszystkich kierowników, którzy nie posiadali wykształcenia politechnicznego,
- zbadania sytuacji finansowej zakładów przez przedstawicieli Korpusu Kontrolerów⁵⁹.

Realizacja tego programu wpłynęła na zmniejszenie zadłużenia ZMPiL w stosunku do KZA oraz innych instytucji czy osób fizycznych do kwoty 5 280 tys. zł⁶⁰. Do uratowania zakładów przed likwidacją przyczynił się K. Arkuszewski, gwarantując spłatę zaciągniętych kredytów hipoteką zakładu drożdży w Zarzeczcu Pilickim⁶¹.

W marcu 1935 pplk H. Abczyński z ramienia KZA złożył właścicielom propozycję przejęcia ZMPiL przez władze wojskowe. Ponieważ propozycja ta spotkała się z dużym zainteresowaniem, przedstawiciele Korpusu Kontrolerów wraz z zarządem zakładów dokonali wyceny przedsiębiorstwa. Duże rozbieżności w ustaleniu jego wartości nominalnej doprowadziły jednak do zerwania pertraktacji⁶².

13 marca 1935 podpisano ostateczną umowę z firmą Plage i Laśkiewicz na wykonanie serii 6 wodnopłatowców R XX A w cenie 223 700 zł za sztukę⁶³. Jak wynika z arkusza realizacji umowy, KZA wpłaciło na ten cel kwotę 1 200 tys. zł. Środki te zostały jednak zużyte przez ZMPiL na zakup surowców i półfabrykatów do produkcji Lublinów R XIII F.

W trakcie pierwszej fazy produkcji Lublinów R XIII F Departament Aeronautyki niespodziewanie zdecydował się na wprowadzenie szeregu zmian technologicznych. Konsekwencją takiego stanu rzeczy stały się przestoje w produkcji oraz konieczność zakupu nowych surowców i półfabrykatów, na które zakłady nie posiadały już środków z powodu wyczerpanego budżetu. Zarząd ZMPiL wystosował w związku z tym prośbę do KZA o udzielenie krótkoterminowego kredytu obrotowego, deklarując jednocześnie, że zostanie on spłacony w okresie półrocznym z zysków, jakie firma uzyskala przez dokonanie adaptacji silników Jupiter do samolotów Potez XXV B2⁶⁴.

⁵⁹ AP Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski Wydz. VII Przemysłowy, sygn. 9. List z 28 lipca 1933 Arkuszewskiego i Laśkiewicza do II wiceministra spraw wojskowych.

⁶⁰ AP Lublin, Memorial, s. 9.

⁶¹ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 109. Sprawozdanie syndyka ZMPiL inż. K. Tomczyckiego z 15 października 1937.

⁶² AP Lublin, Memorial, s. 10.

⁶³ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 1131 umowa 405/34 z 13 marca 1935.

⁶⁴ AP Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski. Wydz. VII Przemysłowy, sygn. 9. List z 29 października 1935 do szefa Administracji Armii, s. 7–11.

Wobec zmniejszenia realnego zadłużenia ZMPiL w stosunku do KZA właściciele zostali zaskoczeni decyzją Departamentu Aeronautyki o zamrożeniu wszelkich wypłat na rzecz zakładów począwszy od 1 listopada 1935⁶⁵. Nie dysponując właściwie żadnymi zasobami finansowymi (jedynie 200 tys. zł) Arkuszewski i Łaskiewicz zdecydowali się na zawieszenie wszystkich terminowych płatności. Nie mogąc ani pożyczyć pieniędzy, ani sprzedać nieruchomości z obciążoną hipoteką, podjęli drastyczną decyzję: zwolniono wszystkich pracowników i w konsekwencji zamknięto zakłady. Jednocześnie szef KZA zażądał zwrotu wszystkich należności oraz nie rozliczonych zaliczek wraz z najwyższymi prawnie naliczonymi odsetkami. Wszystkie zatem umowy zawarte przez zakład z Departamentem Aeronautyki pomimo trwającej ich realizacji zostały również wstrzymane⁶⁶. Wśród zobowiązań mieściły się następujące pozycje⁶⁷:

– nie rozliczone zaliczki w wysokości	5 793 967 zł
– najwyższe prawnie naliczone odsetki	1 888 458 zł
– kary konwencjonalne	203 655 zł
– kaucje	882 378 zł
– pozycje różne	24 000 zł
	w sumie 8 792 458 zł

Postawienie warunku rozliczenia się z wyżej wymienionych zobowiązań było równoznaczne z upadłością zakładów. Wobec niewywiązania się firmy z wcześniejszych zobowiązań finansowych, wadliwej gospodarki finansowej oraz strajku okupacyjnego zakładów zorganizowanego przez Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Sąd Okręgowy w Lublinie 7 grudnia 1935 ogłosił upadłość Zakładów Mechanicznych Plage i Łaskiewicz⁶⁸.

Pomimo protestów właścicieli, którzy nie zgodzili z decyzją sądu, uważając ją za wielce niesprawiedliwą, sąd II instancji podtrzymał wniosek Sądu Okręgowego⁶⁹. Spłata długów zaciągniętych przez firmę Plage i Łaskiewicz miała odbywać się przez syndyka, którym został 10 lutego 1936 inż. Karol Tomczycki⁷⁰. Po jego nagłej śmierci w 1938 roku funkcję tę kolejno pełnili: inż. Karol Chlubka od 16 grudnia 1938, inż. Józef Kukucki od 20 września 1938, inż. Jan Dembowski od 25 grudnia 1939, inż. Stanisława Poznański od 20 sierpnia 1940.

W obawie przed zarzutem uprawiania etatyzmu Dowództwo Lotnictwa spowodowało 21 lutego 1936 wydzierzawienie masy upadłościowej firmy Plage i Łaskie-

⁶⁵ AP Lublin, Memorial, s. 10.

⁶⁶ AP Lublin, Akta ZMPiL, sygn. 123. List szefa KZA plk. inż. Filipowicza do ZMPiL z 26 listopada 1935.

⁶⁷ AP Lublin, sygn. 17., List syndyka inż. K. Tomczyckiego do K. Arkuszewskiego i R. Łaskiewicza nr 4353 (bez daty).

⁶⁸ AP Lublin, sygn. 603. Decyzja Sądu Okręgowego z dnia 7 grudnia 1935.

⁶⁹ AP Lublin, sygn. 91 s. Decyzja Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 20 stycznia 1936.

⁷⁰ AP Lublin, Akta ZMPiL, sygn. 91s. Decyzja Sądu Okręgowego z 6–7 grudnia 1935, sygn. akt I ukl. 1/35.

wicz spółce formalnie prywatnej, ale *de facto* państwowej pod nazwą Lubelska Wytwórnia Samolotów⁷¹. Przedmiotem działalności spółki miała być produkcja samolotów wojskowych⁷². Przedsiębiorstwo przyjęło postać spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z kapitałem zakładowym w wysokości zaledwie 50 tys. zł 98 udziałów firmy wartości 49 tys. zł należało do Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Ta podlegała z kolei Państwowym Zakładom Lotniczym. Natomiast dwa udziały za 1000 zł były własnością mjr. inż. Aleksandra Sipowicza, którego władze wojskowe mianowały dyrektorem naczelnym przedsiębiorstwa⁷³.

Umowa dzierżawna została zawarta pomiędzy syndykiem ZMPiL K. Tomczyckim a LWS „na okres 1 roku z możliwością przedłużenia o następne lata, wraz z wszystkimi ruchomościami pozostającymi na terenie zakładów”. Czynsz dzierżawny został ustalony na 7,5 tys. zł miesięcznie⁷⁴.

Po wielokrotnych zmianach syndyków, przeszacowaniu wartości byłych ZMPiL proces upadłości został zakończony w roku 1953 przejęciem wszystkich aktywów przez Skarb Państwa. Wierzytelności osób prywatnych nie zostały zrealizowane. Dla byłych właścicieli ZMPiL Kazimierza Arkuszewskiego i Romana Łaskiewicza upadłość zakładów miała jeszcze inny wymiar: ich prywatne majątki w Lublinie, Świdniku, Zarzeczcu Pilickim zostały zlicytowane⁷⁵.

Brzemienne w skutki było również rozwiązanie biura konstruktorskiego ZMPiL. W wyniku rozgrywek personalnych odszedł jeden z najbardziej twórczych inżynierów, szef biura konstruktorskiego Jerzy Rudlicki. Nie skonstruował on żadnego prototypu samolotu do roku 1939. Decyzja powyższa budziła pewne zastrzeżenia, tym bardziej że nie miała żadnego realnego uzasadnienia. W tym samym czasie bowiem zarówno PZL, PWS, jak i LWS poszukiwały wśród studentów Politechniki Warszawskiej i Politechniki Lwowskiej kandydatów do pracy w rozbudowywanych biurach konstruktorskich.

W świetle przedstawionych faktów należy stwierdzić, że ZMPiL nie były w stanie sprostać zadaniom, które zostały przed nimi postawione przez Dowództwo Lotnictwa. Wpływ na taką sytuację zakładów miała nie tylko chwiejna polityka gen. W. Zagórskiego czy gen. L. Rayskiego, ale przede wszystkim szczupłość środków finansowych Ministerstwa Spraw Wojskowych. Odnosi się wrażenie, że prywatne przedsiębiorstwa lotnicze przestały być potrzebne, kiedy doszło do uruchomienia i rozbudowy PZL.

⁷¹ J. Gołębiowski, op.cit., s. 122.

⁷² AP m. st. Warszawy, Rejestr Handlowy Sądu Okręgowego w Warszawie. sygn. RHB L XIX poz. 73.

⁷³ AP Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski. Wydz. Przemysłowy, sygn. 603. Wypis z aktów notarialnych Stefana Benedykta notariusza w Warszawie za rok 1936, Repetytorium nr 129.

⁷⁴ AP Lublin, Urząd Wojewódzki Lubelski. Wydz. Przemysłowy, sygn. 603. Umowa z 21 lutego 1936.

⁷⁵ AP Lublin, akta ZMPiL, sygn. 109. Sprawozdanie syndyka inż. K. Tomczyckiego z 15 października 1937.

Nie jest tematem pracy przedstawienie polityki Dowództwa Lotnictwa w stosunku do wytwórni prywatnych. Jednak należy zauważyć, że poprzez monopolizację zamówień gen. L. Rayski doprowadził do powstania państwowego koncernu przemysłu lotniczego⁷⁶. Był to jednak akt formalny, legalizujący dotychczasowe stosunki zależności. Prywatny przemysł lotniczy już przed upaństwowieniem uzależniony był od zamówień państwowych i bezpośredniej ingerencji rządu, w szczególności władz wojskowych, w procesy produkcyjne i sprawy personalne poszczególnych zakładów lotniczych. Jakkolwiek oceniać działalność szefa Departamentu Lotnictwa gen. L. Rayskiego, to trzeba zauważyć, że wobec szczupłości środków w budżecie wojska przeznaczonych na lotnictwo niemożliwy był inny sposób sterowania zakładami lotniczymi.

Podsumowując działalność ZMPiL w latach 1920–1935 należy wysoko ocenić ich osiągnięcia. W tak krótkim czasie niewielu prywatnym wytwórniom udało się tak poważnie zwiększyć swój potencjał produkcyjny i wprowadzić szereg rozwiązań konstrukcyjnych w zakresie techniki lotnictwa. Firma