



**FUNDACJA  
LOTNICZY LUBLIN**

Siedziba Fundacji: 20-327 Lublin ul. Wrońska 2



## **UPADEK FIRMY - NACJONALIZACJA PRZEMYSŁU (1935 r.) POWSTANIE NOWEJ FIRMY LWS LUBLIN**

W wydanej po raz pierwszy w Londynie, w roku 1942, kontrowersyjnej książce Tadeusza Cypriana „Komisja stwierdziła” można znaleźć informacje rzucające światło na działalność fabryki oraz na przyczyny jej upadku:

Właściciel fabryki „Plage i Laśkiewicz” w Lublinie, Arkuszewski, był wprawdzie przemysłowcem „z prawdziwego zdarzenia”, ale zupełnie nie znał się na lotnictwie. Po ustąpieniu dyrektora, inżyniera Witolda Rumbowicza, który przeszedł do fabryki w Białej Podlaskiej, fabryka pozbawiona została fachowego kierownictwa. Miejsce Rumbowicza zajął Starnawski, chemik-farmaceuta i pod jego dyrekcją produkcja nie mogła się należycie rozwijać. Fabryka produkowała maszyny na podstawie licencji włoskiej, a mianowicie: samoloty myśliwskie „Balilla” i samoloty liniowe „Ansaldo A 300 Ter”. Były one tak fatalnie skonstruowane, że po prostu rozlatywały się w powietrzu i w końcu latanie na maszynach lubelskich, które uzyskały w Polsce jednomyślną opinię „latających trumien”, zostało zabronione (Rozkaz pułkownika Budziewicza). Sytuacja uległa nieznacznej poprawie, gdy kierownictwo fabryki objął fachowiec, dyrektor Zakrzewski, zwłaszcza że wobec braku konkurencji i znacznego zapotrzebowania zamówienia i zaliczki początkowo płynęły dość wartkim strumieniem. Trzeba jednak zaznaczyć, że samo założenie, na którym opierała się fabryka, było wadliwe, dochodów bowiem nie obracano na tworzenie funduszy rezerwowych i na inwestycje, lecz zgarniał je właściciel, prowadząc rabunkową gospodarkę. W chwilach nieco słabszej koniunktury następowało ograniczenie produkcji i dezorganizacja na skutek zwalniania części robotników, a brak inwestycji uniemożliwiał modernizację fabryki i rozbudowę laboratoriów doświadczalnych oraz biur konstrukcyjnych, co oczywiście hamowało wszelki postęp w produkcji samolotów. Koszty administracyjne były nadmierne i pochłaniały olbrzymie sumy. Na przykład uposażenie miesięczne dyrektora Zakrzewskiego wynosiło 3000 dolarów, co przedstawiało w tym czasie równowartość około 5000 zł. Fabryka borykała się ze stałymi trudnościami finansowymi, a gdy w dodatku na skutek złej produkcji ilość zamówień poważnie się zmniejszyła stanęła na progu bankructwa. Po fiasku produkcji typów włoskich, fabryka przeszła na produkcję typów „Potez XV”, „Potez XXVII” i „Fokker 3 F VII”; około 1930 roku wyprodukowano kilka dość udanych bombowców R-VIII z silnikiem dwurzędowym „Hispano Suiza” bez sprężarki, chłodzonym wodą, produkcję tę jednak wkrótce zarzucono. Specjalnością Lublina była konstrukcja mieszano stalowo-drewniana. W latach 1932—1936 budowami tam niemal wyłącznie samoloty towarzyszące R-XIII i R-XIV własnej konstrukcji, pozbawione jednak wartości bojowej ze względu na słabe uzbrojenie (jeden karabin maszynowy) i małą szybkość (180—200 km/godz.). Mimo ogromnych sum wkładanych po 1926 roku w to przedsięwzięcie, sytuacja finansowa fabryki z roku na rok się pogarszała, aż wreszcie w 1936 roku ogłosiła ona upadłość, narażając skarb państwa na, straty około 7 milionów zł...

...Oto kilka przykładów przejmowania fabryk lotniczych przez państwo. W fabryce „Plage i Laśkiewicz” w Lublinie, będącej własnością przemysłowca Arkuszewskiego, prowadzono z gruntu złą gospodarkę. Przez szereg lat właściciel wyciągał z fabryki kapitały i w końcu doprowadził do bankructwa. Koszty własne fabryki były bardzo wysokie (utrzymanie administracji, uposażenie personelu itp.). Arkuszewski prowadził rabunkową gospodarkę, wyciągał pieniądze przeznaczone na inwestycje, a nawet na bieżące koszty produkcji i obracał je na własne, nie związane z fabryką cele. Ponadto produkcja nie stała na wysokości zadania („latające trumny”,

wydany przez departament lotnictwa zakaz latania na -maszynach lubelskich, upadek zaufania do krajowej produkcji, przejście na zakupy zagraniczne przez generała Zagórskiego); z czasem jednak polityka popierania przemysłu krajowego wzięła górę i po zaangażowaniu przez fabrykę, na miejsce dyrektora chemika-farmaceuty, przemysłowca stosunki zaczęły się poprawiać. Niestety ta poprawa koniunktury absolutnie nie wpłynęła na rozwój fabryki w odpowiednim kierunku. Skorzystał na niej tylko Arkuszewski, który czerpał zyski z fabryki pełnymi rękami, obracając je na własne cele. O gromadzeniu kapitału zakładowego i produkcyjnego nawet nie pomyślał. A pieniędzy było sporo, wojsko bowiem udzielało zamówień hojną ręką i dawało poważne zaliczki, sięgające 100 procent wartości zamówień. Nie należy zapominać, że fabryka nie dysponowała kapitałem własnym, skazana była wyłącznie na gospodarowanie zaliczkami, otrzymywała więc po prostu zapłatę z góry za zamówiony towar. Zapłata obejmowała bardzo wysoko skalkulowane koszty własne fabryki (których wojsko, w ten sposób niejako subwencjonując młody, wymagający opieki przemysł krajowy, nie kwestionowało), koszty amortyzacji, oprocentowanie kapitału (którego nb. fabryka nie miała) i zysk własny. Fabryka powinna była z zaliczki kupować surowce, płacić robociznę i pensje, dokonywać koniecznych inwestycji, a dopiero po dostarczeniu zamówionej partii sprzętu obliczyć sobie swój zysk, którym dyrekcja mogła dowolnie dysponować. Tymczasem zaś fabryka nie tylko zysk eskamotowała przed wykonaniem zamówienia, lecz przywłaszczała sobie tę część zaliczki, która przeznaczona była na koszty produkcji. Nic więc dziwnego, że gdy w 1936 roku fabryka ogłosiła upadłość, zobowiązania jej wobec skarbu państwa wyniosły około 7 milionów zł. Oczywiście, pewna tolerancja przy zamknięciach rocznych była może dopuszczalna, ale gdy okazało się, że z roku na rok długi rosą należało wzmocnić kontrolę, co pozwoliłoby umknąć zadłużenia fabryki wobec państwa na tak ogromną sumę. Kontrola była nie tylko prawem władz wojskowych, lecz ich obowiązkiem, w grę wchodziły bowiem pieniądze państwowe, a przy tym nie należy zapominać, że wojsko było jedynym klientem fabryki lubelskiej i miało nad nią pełnię władzy. Dla nikogo nie było tajemnicą, że fabryka zużywa zaliczki produkcyjne w sposób kwalifikujący się do dochodzeń prokuratorskich, a pomimo to w instancjach wojskowych nikt nie wykazał większego zainteresowania dla tych spraw, chociaż korpus kontrolerów od dłuższego czasu przestrzegał władze wojskowe przed udzielaniem zaliczek Lublinowi. Winę za ten stan rzeczy ponosi w pierwszej linii generał Rayski, który stale trzymał rękę na pulsie produkcji przemysłowej i doskonale się orientował w gospodarce fabryki. Odpowiada za to również pułkownik Abczyński, udzielający hojnie zaliczek mimo zalegania z wykonaniem zamówień, a wreszcie odpowiedzialność spada na drugiego wiceministra spraw wojskowych, który z racji swojego stanowiska powinien był interesować się i interweniować w tak poważnej sprawie. Istnieje wersja (raport pułkownika Jezierskiego), że zarówno generał Rayski, jak pułkownik Abczyński doskonale zdawali sobie sprawę z tego, co dzieje się w Lublinie. Tolerowali jednak ten stan rzeczy, a niejako nawet zachęcali do takiej gospodarki, chcąc stworzyć w fabryce sytuację bez wyjścia i przejąć ją na rzecz państwa nie narażając się na zarzut etatyzmu. Na słuszność takiego twierdzenia wskazywałby fakt, że podobna sytuacja istniała również w fabryce w Białej Podlaskiej. Niezależnie od tego, czy sytuacja, jaka wytworzyła się w Lublinie, była wynikiem celowej polityki wojska, czy też lekkomyślności odpowiedzialnych oficerów, epilog, w postaci ogromnych strat skarbu państwa, wymagał dochodzeń prokuratorskich i ujawnienia winnych.

### **Postanowienia Armii:**

Dowództwo polskiego wojska (gen. Rayski) dążyło do skupienia całości polskiego przemysłu lotniczego w rękach państwowych i wykorzystując jako pretekst drobny incydent pod koniec 1935 roku cofnęło zamówienie na wyprodukowane w fabryce samoloty (samoloty Lublin R-XIII, których w latach 1932-1936 wyprodukowano 270 sztuk) przez co Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz zostały doprowadzone do upadłości. **Upadek fabryki był zatem celowy**, po jego upadku zakład działa nadal jako fabryka państwowa pod nazwą LWS – Lubelska Wytwórnia Samolotów.

Władze wojskowe spowodowały w 1936 r. wydzierżawienie majątku masy upadłościowej firmy E. Plage i T. Laśkiewicz spółce prywatnej pod firmą Lubelska Wytwórnia Samolotów (LWS), która

rozpoczęła produkcję od dokończenia uprzednio wstrzymanego zamówienia na 18 samolotów RXIIIF. Oprócz zmiany na stanowisku dyrektora, gruntownej reorganizacji uległ praktycznie cały skład biura konstrukcyjnego i zarządu wytwórni. LWS mimo upaństwowienia nie spełniła jednak pokładanych w niej nadziei.

Siedzibą Zakładów było miasto Lublin.

Status prawny: instytucje gospodarcze – przemysł ciężki.

Zakres terytorialny był ogólnopolski, wykraczał także poza jego teren.

**Zawartość:**

## **Zakłady Mechaniczne 1900-1935:**

- Sprawy organizacyjne fabryki, 1921-1935, sygn. 1-2
- Korespondencja Fr. Rehne z zakładami, 1900-1914, sygn. 3-9
- Materiały sprawozdawcze, 1928-1935, sygn. 10-13
- Akta dotyczące produkcji, 1925-1936, sygn. 14-27, 1131, 1138-1143
- Akta dotyczące zbytu, 1920-1937, sygn. 28-38
- Materiały finansowo-księgowo, 1923-1935, sygn. 39-86
- Księgi imienne robotników i materiały dotyczące spraw osobowych, 1920-1935, sygn. 87-101
- Syndyk upadłości 1935-1953:**
- Dokumenty dotyczące ogłoszenia upadłości, 1935-1945, sygn. 102
- Akta dotyczące wierzycieli, 1935-1953, sygn. 103-1118, 1190-1191
- Wnioski i sprawozdania Syndyka do Sędziego Komisarza 1935-1953, sygn. 119-123
- Postanowienia Sądu i Sędziego Komisarza w sprawie wniosków i sprawozdań Syndyka, 1935-1953, sygn. 124-126
- Materiały dotyczące majątku upadłej firmy, 1935-1950, sygn. 127-131, 1162-1163
- Akta prawno-sądowe spraw przeciwko firmom i osobom, 1920-1953, sygn. 132-245
- Karty likwidacyjne wierzycieli (imienne), 1935-1953[-1955], sygn. 246-986
- Korespondencja z różnymi instytucjami i fabrykami w sprawie likwidacji należności upadłej firmy, 1927-1953, sygn. 987-1037
- Materiały finansowo-księgowo i administracyjno-gospodarcze, 1935-1953, sygn. 1038-1087, 1167-1189
- Plany i dokumentacja techniczna, 1911-1936, sygn. 1088-1148, 1150-1155
- Sprawy osobowe, 1932-1953, sygn. 1164-1166, 1193
- Akta podręczne Syndyka, 1935-1952, sygn. 1192