

STUDIA I ARTYKUŁY

Edyta Krężolek

Kielce

Powstanie Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — jednej z inwestycji planu sześcioletniego

Wytwórnę Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku można z pewnością zaliczyć do grona najmniej znanych inwestycji przemysłowych realizowanych w czasie planu sześcioletniego w Polsce Ludowej¹. Nawet na łamach ówczesnej prasy lokalnej trudno znaleźć informacje o nowej fabryce powstającej na podlubelskich polach², mimo iż regularnie gościły na nich relacje z postępów w budowie szeregu innych zakładów przemysłowych — kombinatu w Nowej Hucie, huty aluminium w Skawinie czy zakładów azotowych w Kędzierzynie. Brak

¹ Najsłynniejszym z powstałych wówczas zakładów jest z pewnością Huta im. Lenina w Nowej Hucie. Mimo iż od 1949 r. poświęcono jej szereg publikacji, monografia kombinatu jak dotąd nie powstała. Najlepszym opracowaniem przybliżającym dzieje powstania i funkcjonowanie dużego zakładu, który w okresie sześciolatki ulokowano w mieście bez tradycji przemysłowych, jest praca Andrzeja Zawistowskiego *Kombinat. Dzieje Zambrowskich Zakładów Przemysłu Bawełnianego — wielkiej inwestycji planu sześcioletniego*, Warszawa–Białystok 2009. Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku poświęcono do tej pory niewiele uwagi. Praktycznie do początku lat 60. publikacji na temat zakładu nie było, z czasem pojawiły się opracowania rocznicowe (*20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego im. Zygmunta Puławskiego w Świdniku*, Świdnik 1971) oraz artykuły w prasie codziennej („Sztandar Ludu”, „Kurier Lubelski”, „Głos Świdnika”). Krótki rys historyczny świdnickiej fabryki znajduje się co prawda w opracowaniu E. F. Rybaka i Jerzego Gruszczyńskiego *Historia zakładów PZL Świdnik S.A.* (Warszawa 2001), jednak jego zasadnicza część poświęcona jest prowadzonej przez zakład produkcji.

² Jedyne artykuły poświęcone tej tematyce ukazały się w lubelskiej prasie w sierpniu 1951 r. Dotyczyły junaków Służby Polsce, którzy na świdnickich budowach „razem z robotnikami i wykwalifikowanymi rzemieślnikami [budowali] nowe osiedle robotnicze i nowe hale produkcyjne” i brali udział we współzawodnictwie pracy. W tekście nie pada jednak ani nazwa fabryki, ani żadne szczegóły jej dotyczące. WSK nie pojawiła się także w dużym artykule zamieszczonym w „Sztandarze Ludu”, będącym swoistym podsumowaniem osiągnięć planu sześcioletniego na Lubelszczyźnie, w którym wymieniono najważniejsze powstałe zakłady (FSC, Rejowiec, Bodaczów, KFWM, Poniatowa, LFMR). (*II kompania ze Świdnika przoduje w 47 Brygadzie SP*, „Sztandar Ludu”, 20 VIII 1951; *Dwa tysiące sto dziewięćdziesiąt jeden dni*, „Sztandar Ludu”, 31 XII 1955–1 I 1956).

doniesień z budowy WSK w Świdniku — takich jak relacje z miejsca socjalistycznej pracy, opisy współzawodnictwa czy też współpracy z ZSRR (typowych zagadnień podnoszonych przez środki masowego przekazu w celu popularyzowania problematyki planu sześcioletniego) — spowodowany był prawdopodobnie przez ściśle tajny charakter inwestycji. Dopiero u schyłku lat 50. zaczęto propagować WSK w Świdniku jako „Nową Hutę Lubelszczyzny”, której powstanie (razem z kilkoma innymi fabrykami) miało zdecydować o przyszłości województwa i „nadać mu socjalistyczny awans należny części kraju nazywanej kiedyś Polską B”³.

Lubelszczyzna w czasie planu sześcioletniego

U progu planu sześcioletniego Lubelszczyzna była obszarem bardzo słabo uprzemysłowionym. W 1949 r. województwo lubelskie zajmowało 16 miejsce w kraju pod względem produkcji przemysłowej (wyprzedzając jedynie województwa: koszalińskie, białostockie i olsztyńskie), a jego udział w produkcji globalnej przemysłu wynosił zaledwie 1,2%⁴. Stan taki był wynikiem niewielkich zasobów surowcowych oraz niemal zupełnego braku źródeł energii⁵. Na gospodarczy charakter województwa wpływ miała niewątpliwie duża powierzchnia dobrych i urodzajnych gleb, dzięki którym zajmowało ono poważne miejsce jako producent zbóż zarówno na potrzeby lokalne, jak i na eksport. Przemysł rolno-spożywczy tradycyjnie zajmował na Lubelszczyźnie pozycję dominującą, w dwudziestoleciu międzywojennym skupiał ponad 60% zakładów przemysłowych oraz 34,2% ogółu zatrudnionych⁶. Także przemysł metalowy rozwijał się w silnym związku z rolniczym profilem produkcji (funkcjonowały zakłady produkcji maszyn i narzędzi rolniczych, kotłów i aparatury do przemysłu spożywczego, wag)⁷. Dopiero budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego spowodowała powstanie w woj. lubelskim szeregu zakładów przemysłowych o różnym profilu produkcji (fabryka amunicji artyleryjskiej, amunicji małokalibrowej, samochodów ciężarowych, aparatów telefonicznych, obuwia). W przemyśle pracowało wówczas niewiele ponad 17 tys. robotników. W wytwarzaniu towarów przemysłowych wysoki udział miało natomiast rzemiosło (55 tys. rzemieślników, w tym 45 tys. właścicieli warsztatów rzemieślniczych), co przesądzało o drobnowarsztatowym charakterze produkcji przemysłowej województwa⁸.

³ J. Dostatni, *Czwarta młodość Świdnika*, „Kamena. Dwutygodnik społeczno-kulturalny”, 30 IV 1963.

⁴ M. Waleczko, Z. Mitura, *Zarys rozwoju gospodarczego Lubelszczyzny w latach 1944–1959. W XV rocznicę powstania PKWN*, Lublin 1959, s. 41–43.

⁵ Dobre warunki rozwoju miał tylko przemysł mineralny — wykorzystywany przez niego surowiec (wapień, kreda i margiel) powszechnie występował na Wyżynie Lubelskiej. Obfite zasoby gliny były odpowiednie do wypalania cegły, przy czym na terenie trzech powiatów (krasnostawskiego, zamojskiego i hrubieszowskiego) nadawały się do produkcji kostki klinkierowej. Małą wartość przedstawiały natomiast istniejące na terenie województwa źródła energii (rzeki mogły być wykorzystywane tylko lokalnie w południowej części województwa, a występujący na dużych obszarach torf praktycznie nie był wydobywany). (K. T. Wilgatowie, H. Gawarecki, *Województwo lubelskie*, Warszawa 1957, s. 38–39; Archiwum Państwowe w Lublinie [dalej: APL], Urząd Wojewódzki Lubelski [dalej: UWL], Wydział Ogólny, 319, Planowanie przestrzenne. Region lubelski, k. 81).

⁶ *Lubelszczyzna w liczbach*, oprac. R. Wiśniewski, Lublin 1964, s. 21.

⁷ APL, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (dalej: PWRN), Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: WKPG), 1160, Rozwój przemysłu na Lubelszczyźnie w latach 1946–1969, k. 7.

⁸ *Ibidem*, k. 8, 12.

Część potencjału produkcyjnego przemysłu Lubelszczyzny została utracona w wyniku II wojny światowej⁹. Rezultatem procesu odbudowy były 1403 zakłady przemysłowe (w których pracowało 14,6 tys. osób) działające w połowie 1945 r. na Lubelszczyźnie. Podstawową gałęzią przemysłu w dalszym ciągu był przemysł spożywczy (51,1% zatrudnionych) oraz mineralny, drzewny i metalowy. W czasie planu trzyletniego poza odbudowywaniem mniej zniszczonych fabryk podjęto budowę nowych, wykorzystując czasem zachowane fragmenty obiektów przemysłowych niezakończonych przed wybuchem wojny, a zdewastowanych w jej trakcie (np. Kraśnicka Fabryka Wyrobów Metalowych, Zakłady Wytwórcze Sprzętu Instalacyjnego w Poniatowej)¹⁰. Jednak odbudowa przemysłu w jego przedwojennej strukturze i osiągnięcie przedwojennego poziomu rozwoju gospodarczego nie rozwiązywało problemu zacofania województwa lubelskiego pod względem materialnym, technicznym i społecznym. Występujące w kraju dysproporcje w rozmieszczeniu sił wytwórczych (zwłaszcza przemysłu) nie tylko nie zostały złagodzone, ale wręcz się zaostrzyły (m.in. na skutek wzrostu potencjału przemysłowego po przyłączeniu Ziemi Zachodnich)¹¹.

Jednym z podstawowych założeń planu sześcioletniego była aktywizacja terenów słabo uprzemysłowionych lub nieuprzemysłowionych. Cel ten miał zostać osiągnięty dzięki wykorzystaniu nadwyżki siły roboczej wśród mieszkańców wsi i miast oraz eksploatacji surowców naturalnych. W czasie obowiązywania planu sześcioletniego liczba zatrudnionych w przemyśle miejscowym i kluczowym miała wzrosnąć ponad cztery razy.

W odniesieniu do woj. lubelskiego realizacja planu sześcioletniego miała doprowadzić do przekształcenia zacofanego, czysto rolniczego i słabo uprzemysłowionego obszaru w okręg rolniczo–przemysłowy. Dzięki znacznym nakładom inwestycyjnym planowano rozbudowę istniejących zakładów, a także stworzenie szeregu nowych, zarówno przemysłu kluczowego, jak i miejscowego oraz drobnego. Rozwój przemysłu na terenie województwa lubelskiego miał doprowadzić do rozbudowy gałęzi przemysłu opartego na miejscowej bazie surowcowej (przede wszystkim przemysł rolno–spożywczy, materiałów budowlanych, częściowo drzewny i inne gałęzie przemysłu drobnego) oraz niektórych gałęzi przemysłu przetwórczego (przemysł metalowy i elektrotechniczny), które nie posiadały takiej bazy na miejscu. Te ostatnie były bowiem stosunkowo w niedużym stopniu uzależnione od zasobów surowców, a jednocześnie na tyle pracochłonne, że wymagające dużych nakładów pracy żywej w procesie produkcji. Dzięki rozbudowie tego rodzaju zakładów przemysłowych zamierzano zatrudnić znaczną część nadwyżek siły roboczej istniejącej na terenie województwa¹².

⁹ W woj. lubelskim ogółem zniszczeniu uległo ponad 60% zakładów przemysłowych (m.in.: Fabryka Samolotów w Lublinie i Białej Podlaskiej, Fabryka Wag „Hess” w Lublinie, Fabryka Amunicji w Budzynie, pow. Kraśnik, Fabryka Teletechniczna w Poniatowej, pow. Puławy). Straty w budynkach przemysłowych wynosiły 36,4%, a w ich wyposażeniu i urządzeniach 41,6%. Przemysł mineralny utracił 81% zakładów, metalowy 57%, chemiczny 55%, drzewny 69%, zaś przetwórczy rolno–spożywczy 61%. Udział przemysłu w ogólnych stratach materialnych województwa wynosił 25,2%. (Z. Mańkowski, *Z lat wojny i okupacji (1939–1944)*, w: *Dzieje Lubelszczyzny*, t. I, red. J. Mazurkiewicz, H. Zins, Warszawa 1974, s. 829; B. Wilczewski, *Problemy gospodarcze woj. lubelskiego w latach 1944–1959*, „Rocznik Lubelski”, 1969, t. III, s. 10; APL, UWL, Wydział Przemysłu, 412, Plan 6–cio letni rozwoju przemysłu na terenie woj. lubelskiego, zgodnie z zapodanymi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu pismem z dnia 20 VII [19]48 r. [...], b.p.).

¹⁰ A. Kierek, J. Martychiewicz, *Przemysł w latach 1944–1974*, w: *Dzieje Lubelszczyzny*, t. II, red. A. Kierek, Warszawa 1979, s. 292–293.

¹¹ M. Waleszko, Z. Mitura, op. cit., s. 34–35.

¹² APL, UWL, Wydział Przemysłu, 412, Plan 6–cio letni rozwoju przemysłu na terenie woj. lubelskie-

Wśród pierwszych projektów planu sześcioletniego, opracowanych przez władze woj. lubelskiego pod koniec 1948 r., znalazła się propozycja wybudowania w Lublinie fabryki samolotów. Zakład miał powstać na bazie przedwojennej Lubelskiej Wytwórni Samolotów (dawnej fabryki Plage i Laśkiewicz)¹³, której teren i zabudowania nie były wówczas (w ocenie władz) należycie wykorzystywane. W fabryce zatrudnionych miało zostać 1 tys. robotników, wskazywano bowiem, że w Lublinie znajdowała się duża liczba fachowców w dziedzinie produkcji lotniczej¹⁴.

Przemysł lotniczy w planie sześcioletnim

Propozycja władz lokalnych wpisywała się w centralne koncepcje rozwoju polskiego przemysłu zbrojeniowego, w znacznym stopniu zniszczonego w wyniku II wojny światowej¹⁵, które w 1949 r. zostały opracowane przez Biuro Wojskowe przy Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. Planując rozwój przemysłu zbrojeniowego, władze państwowe brały pod uwagę dwa rozwiązania: stworzenie przemysłu od podstaw (w oparciu o wzorce przedwojenne) bądź wykorzystanie części istniejących już zakładów cywilnych, a dla szczególnie skomplikowanej produkcji dobudowanie nowych obiektów (głównie w istniejących już fabrykach). Ponieważ pierwszy wariant jawił się jako bardzo kosztowny, władze zdecydowały się na drugi. Wartość produkcji zbrojeniowej w sześciolatce miała wzrosnąć z 38,7 mln zł w 1949 r. do 578 mln w 1955 r. (w cenach z 1937 r.), a liczba zatrudnionych

go, zgodnie z zapodanymi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu pismem z dnia 20 VII [19]48 r. [...], b.p.; Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Państwowa Komisja planowania Gospodarczego (dalej: PKPG), 6364, Ogólna ocena planu 6-letniego woj. lubelskiego przy uwzględnieniu przemysłu drobnego, samorządowych przedsiębiorstw przemysłowych gospodarki rolnej, częściowo urządzeń socjalnych oraz gospodarki komunalnej, b.d., k. 67; J. Dostatni, *Lubelszczyzna w 25-leciu PRL*, Lublin 1971, s. 12; M. Waleczko, Z. Mitura, op. cit., s. 43.

¹³ W 1919 r. Emil Plage i Teofil Laśkiewicz przekształcili swój warsztat mechaniczny i budowy kotłów w Zakłady Mechaniczne, rozpoczynając w nim produkcję samolotów. Do 1935 r. Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz produkowały samoloty myśliwskie i wywiadowcze (rozpoznawczo-bombowe) na licencji włoskiej, francuskiej i holenderskiej na potrzeby Wojska Polskiego. Opracowano w nich także i produkowano samolot rozpoznawczo-bombowy Lublin R-VIII własnej konstrukcji (oraz jego kolejne wersje, również na potrzeby rynku cywilnego). Po bankructwie, w lutym 1936 r., Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz zostały upaństwowione i rozpoczęły działalność jako Lubelska Wytwórnia Samolotów. Do wybuchu II wojny światowej wytwórnia konstruowała i produkowała bombowce LWS-4, RWD-14 „Czapla” oraz LWS-3 „Mewa” (E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 3–6).

¹⁴ APL, UWL, Wydział Przemysłu, 412, Plan 6-cio letni rozwoju przemysłu na terenie woj. lubelskiego [...], 1948 r., b.p.; ibidem, Protokół z konferencji odbytej dnia 5 XI 1948 r. w Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Lublinie, b.p.

¹⁵ Według oceny z 1946 r. ilość sprawnych obrabiarek i urządzeń szacowana była na ok. 10% stanu z 1939 r., a ilość fachowców wynosiła zaledwie 15% stanu przedwojennego. Zły był np. stan fabryk zajmujących się produkcją sprzętu lotniczego: całkowicie zniszczona została wytwórnia w Warszawie, zakład w Psim Polu k. Wrocławia posiadał tylko budynki (częściowo zdemastrowane) i był całkowicie pozbawiony załogi fabrycznej, fabryka w Mielcu (poza budynkami i instalacjami o charakterze ogólnym) posiadała tylko warsztat blacharski. W stosunkowo dobrym stanie znajdowała się jedynie wytwórnia w Rzeszowie, mimo iż miała częściowo zdekompletowany park obrabiarek. (Centralne Archiwum Wojskowe [dalej: CAW], Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/1016, Stan przemysłu zbrojeniowego w 1945 roku i jego rozwój w okresie 1945–1949, b.d., k. 27, 36).

z 6348 do 40 384 osób¹⁶. Plan sześciolletni przewidywał pierwotnie rozwój wojska na stopie pokojowej, z uwzględnieniem wzrostu sił na wypadek wojny. W odniesieniu do przemysłu lotniczego w ramach planu sześciolletniego przewidywano początkowo zaspokojenie wyłącznie podstawowych potrzeb w zakresie produkcji samolotów i sprzętu lotniczego. Zakładano, iż w Państwowych Zakładach Lotniczych w Mielcu, Rzeszowie, Wrocławiu–Psim Polu oraz Centralnym Studium Samolotowym w Warszawie–Okęciu produkowane będą tylko trzy typy samolotów. Maksymalna produkcja miała wynosić 120 samolotów myśliwskich, 50 szturmowych oraz 50 typu Po–2¹⁷.

Znaczące zmiany do planu wprowadzone zostały na przełomie 1949 i 1950 r. przez nowe kierownictwo ministerstwa obrony narodowej, na którego czele stanął Konstanty Rokossowski. Rozszerzono i przyspieszono realizację wytyczonych przedsięwzięć, a ze względu na zagrożenie wynikające z potencjalnego użycia broni jądrowej szczególnie nacisk położono na rozwój lotnictwa (o ile przed zmianami 70% nakładów przeznaczono na rozwój wojsk lądowych, o tyle później proporcje te zmieniły się na korzyść wojsk lotniczych i wojsk OPL)¹⁸. Opracowany „Plan produkcji i inwestycji w okresie 1950–1955” zakładał, że w początkowym okresie planu sześciolletniego przemysł lotniczy będzie produkował samoloty szkolne i treningowe (oraz silniki gwiazdziste małej mocy i części zapasowe dla nich), a także szybowce. Przewidywano również produkcję samolotów myśliwskich z napędem odrzutowym (na licencji radzieckiej)¹⁹, co uważano za bardzo korzystne ze względu na nowoczesność tej technologii. Zapotrzebowanie na produkcję lotniczą w latach 1950–1955 określono na: 600 samolotów myśliwskich konstrukcji metalowej z silnikiem odrzutowym, 400 samolotów szturmowych konstrukcji metalowej z silnikiem szeregowym dużej mocy, 1200 samolotów szkolnych konstrukcji drewnianej lub mieszanej z silnikiem małej mocy, 5000 szybowców szkolnych i treningowych konstrukcji drewnianej. Rozważano także możliwość produkowania samolotów lekkiego bombardowania dziennego w liczbie ok. 300 sztuk. W planie przyjęto zasadę specjalizacji poszczególnych Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego: zakład nr 1 w Mielcu przeznaczony został wyłącznie do produkcji płatowców metalowych (tam planowano wytwarzać samoloty odrzutowe, prototyp pierwszego miał być gotowy już w 1951 r.), w WSK nr 2 w Rzeszowie miały być produkowane silniki dużej mocy i odrzutowe, w WSK nr 3 w Psim Polu k. Wrocławia elementy wyposażenia płatowca, silniki małej mocy i akcesoria silnikowe, natomiast w WSK nr 4 w Warszawie–Okęciu przyrządy pokładowe. Ostatni z wymienionych zakładów miał także wykonywać opracowania związane z licencjami radzieckimi oraz budować prototypy. Uruchomienie produkcji sprzętu lotniczego nowe-

¹⁶ Z. Kazimierski, *Polski przemysł zbrojeniowy w latach 1945–1955*, Warszawa 2005, s. 198–199.

¹⁷ Ibidem, s. 196.

¹⁸ S. Bartosik, M. Łaz, M. Mikołajczyk, R. Senkowski, *Pierwsze samoloty odrzutowe w lotnictwie polskim*, „Lotnictwo Wojskowe”, 2003, nr 1, s. 38; M. Mikołajczuk, *Rozwój lotnictwa polskiego w latach pięćdziesiątych. I etap: lata 1950–1952*, „Lotnictwo Wojskowe”, 2000, nr 5, s. 31.

¹⁹ Pierwotnie rozpatrywano zakup samolotu Jak–15, lecz ostatecznie zakupiono trzy egzemplarze jego nowszej wersji — Jak–17, które w lipcu 1950 r. sprowadzone zostały do Polski z planem rozwinięcia produkcji licencyjnej. Mimo iż przygotowania do wdrożenia produkcji poczynione w WSK Mielec i Rzeszów były zaawansowane, na początku 1951 r. przerwano rozpoczęte prace. Podjęta została decyzja o wdrożeniu do produkcji jeszcze nowszej wersji samolotu odrzutowego (Jak–23), którego licencję ZSRR postanowił udostępnić w obliczu pogarszającej się sytuacji międzynarodowej. (M. Mikołajczuk, *Pierwsze licencyjne myśliwce odrzutowe w polskim lotnictwie wojskowym*, „Lotnictwo”, 2008, nr 7, s. 68–69; S. Bartosik, M. Łaz, M. Mikołajczyk, R. Senkowski, op. cit., s. 38–40; M. Mikołajczuk, *Rozwój lotnictwa...*, s. 33–34).

go typu miały wspomagać także dwa nowe zakłady, których powstanie planowano w czasie sześciolatki: wytwórnia spadochronów w Legionowie oraz WSK nr 5 (w woj. lubelskim, początkowo bez szczegółowej lokalizacji), która miała specjalizować się w produkcji płatowców konstrukcji drewnianej (np. Po-2 czy Junaka), powstających dotychczas w Mielcu²⁰. Rozpoczęcie tak zaplanowanej nowej produkcji umożliwić miała podpisana 29 VI 1950 r. polsko-radziecka umowa handlowa, na mocy której ZSRR zobowiązał się dostarczyć Polsce (na kredyt) wybrane typy uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz dokumentację technologiczną i licencyjną, a także udzielić niezbędnej pomocy technicznej²¹.

Już w warunkach trwającej wojny koreańskiej prezydium rządu, mając na uwadze „konieczność pilnej realizacji postawionego przed przemysłem lotniczym zadania: uruchomienia nieznaney dotąd w Polsce produkcji samolotów szybkościowych konstrukcji metalowej z napędem odrzutowym”, podjęło 20 VIII 1950 r. uchwałę nakazującą Wytwórniom Sprzętu Komunikacyjnego wyprodukowanie do 31 XII 1951 r. „4 sztuk płatowców i 11 sztuk silników specjalnych (licencyjnych) oraz konieczne dla utrzymania ciągłości prac zaawansowania dalszych sztuk pierwszej serii produkcyjnej”²². Zaostrzenie sytuacji międzynarodowej, czego wyrazem było utworzenie Paktu Północnoatlantyckiego i Republiki Federalnej Niemiec oraz wojna w Korei, było niewątpliwie przyczyną — oczekiwanego przez Józefa Stalina — przyspieszenia rozbudowy potencjału militarnego Polski i pozostałych państw bloku socjalistycznego. W styczniu 1951 r., na zwołanej na Kremlu naradzie ministrów obrony państw socjalistycznych, Stalin zalecił daleko idące zmiany, które w ciągu trzech-czterech lat miały zapewnić przewagę nad armiami państw NATO²³.

Przywiezione przez Rokossowskiego z Moskwy tzw. rekomendacje były poleceniem przygotowania w Polsce zaplecza dla radzieckich sił zbrojnych oraz warunków do szybkiego przerzutu wojskowych transportów kołowych, kolejowych i lotniczych z ZSRR na zachód. Spowodowały rozszerzenie już i tak napiętych zadań planu sześcioletniego, co skutkowało tym, że gospodarce szykowano „pasztet za dziesiątki miliardów złotych”, jak w swych wspomnieniach pisał gen. Tadeusz Pióro²⁴. 12 II 1951 r. minister obrony narodowej zatwierdził „Plan zamierzeń organizacyjnych na lata 1951–1952”, który zakładał znaczne zwiększenie poszczególnych wskaźników zbrojeniowego planu sześcioletniego i w sposób radykalny zrywał z zasadą zrównoważenia rozbudowy wojska z rozwojem gospodarki narodowej²⁵. Ponieważ plan produkcji i nałożone zadania były bardzo ambitne, już dwa dni później prezydium rządu w podjętej uchwale krytycznie oceniło dotychczasowe tempo przygotowań do produkcji i postulowało uznanie przemysłu lotniczego za priorytetową gałąź przemysłu zbrojeniowego.

²⁰ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 794/62/56, Plan rozwoju i rozbudowy przemysłu lotniczego, [1949 r.], k. 22; ibidem, 793/62/1016, Plan produkcji i inwestycji w okresie 1950–1955, [1949 r.], k. 61–62.

²¹ *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o dostawach do Polski na kredyt uzbrojenia i sprzętu wojskowego w latach 1951–1957*, w: *Polsko-radziecka współpraca wojskowa w latach 1950–1957*, teksty przygotowali do druku, opatrzyli wstępem i przypisami A. Kocharński i A. Kupich, „Sprawy Międzynarodowe”, 1993, nr 3, s. 130–132.

²² AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM)–Kancelaria Tajna, 218/12, Uchwała Prezydium Rządu z dnia 20 VIII 1950 r., k. 65.

²³ Z. Kazimierski, op. cit., s. 203.

²⁴ T. Pióro, *Armia ze skazą. W Wojsku Polskim 1945–1968 (wspomnienia i refleksje)*, Warszawa 1994, s. 164–167.

²⁵ M. Mikołajczuk, *Pierwsze licencyjne...*, s. 68; idem, *Rozwój lotnictwa...*, s. 34.

Natomiast 19 VI 1951 r., aby uporządkować istniejącą sytuację, rząd przyjął uchwałę o organizacji produkcji samolotów. Określono w niej zadania dla poszczególnych zakładów: WSK nr 1 (Mielec) — montaż licencyjnych myśliwskich samolotów z napędem odrzutowym na bazie Mig-15²⁶ (500 sztuk rocznie), WSK nr 5 (Świdnik) — produkcja podzespołów i elementów do samolotów licencyjnych, WSK nr 2 (Rzeszów) — licencyjna produkcja silników lotniczych, w tym turbinowych silników odrzutowych, WSK nr 3 (Warszawa) — produkcja samolotów pomocniczych (łącznikowych i szkolnych)²⁷.

WSK nr 5 — założenia i projekty

Pierwsza w powojennej Polsce wytwórnia samolotów budowana od podstaw (określana początkowo enigmatyczną nazwą „Zakład nr 5”) zaplanowana została we wschodniej części kraju. Rozmieszczenie nowo powstających w okresie sześciolatki zakładów pracujących dla lotnictwa wymagało pogodzenia ze sobą niekiedy zupełnie sprzecznych założeń. Względy strategiczne przemawiały za rozmieszczaniem ważnych obiektów we wschodniej części kraju, co było zresztą zgodne z koncepcją uprzemysławiania tych obszarów zawartą w planie sześcioletnim. Argumentem przeciwnym było z kolei duże oddalenie od ośrodków przemysłowych, które znajdowały się przeważnie w zachodniej części Polski, i związane z tym trudności z transportem. Oprócz tego najkorzystniej sprawdzało się lokowanie zakładów produkujących elementy tego samego typu samolotów w niezbyt dużych odległościach od miejsc montażu samolotu „ze względu na łatwiejsze pokonywanie trudności powstających przy produkcji sprzętu”²⁸. Dla lokalizacji WSK nr 5 poszukiwano nadających się do wykorzystania zabudowań fabrycznych, ale położonych przy zdatnym do użycia lotnisku²⁹. Pierwsza lokalizacja fabryki, na terenie Lublina, wybrana została ze względu na istniejące już obiekty, które mogłyby być wykorzystywane dla nowej produkcji. Brano tu jednak pod uwagę nie zabudowania byłej Lubelskiej Wytworni Samolotów (jak początkowo proponowały władze woj. lubelskiego), ale dawny zakład Lilpop, Rau i Loewenstein, którego budowę rozpoczęto w 1938 r. pod kątem produkcji silników samochodowych³⁰. Zabudowania fabryczne Lilpopa były jak na ówczesne warunki nowoczesne, do głównego budynku dochodziła bocznicza ko-

²⁶ Mimo iż w WSK Mielec trwały już, znacznie zresztą zaawansowane, prace nad przygotowaniem licencyjnej produkcji samolotu Jak-23, wiosną 1951 r. zostały wstrzymane. ZSRR zdecydował się udostępnić Polsce licencję na produkcję swego najnowszego myśliwca odrzutowego (Mig-15). W połowie maja 1951 r. do Mielca dotarła niezbędna dokumentacja, a także sprowadzony z Kujbyszewa wzorcowy egzemplarz myśliwca, niezbędny do rozruchu taśmy produkcyjnej. Po rocznym okresie przygotowawczym, w maju 1952 r., zmontowany został pierwszy egzemplarz samolotu, któremu nadano nazwę Lim-1 (Licencyjny myśliwiec). (M. Mikołajczuk, *Pierwsze licencyjne...*, s. 69).

²⁷ M. Mikołajczuk, *Pierwsze licencyjne...*, s. 68.

²⁸ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 794/62/56, Plan rozwoju i rozbudowy przemysłu lotniczego, [1949 r.], k. 23.

²⁹ *Ibidem*, k. 28.

³⁰ Warszawskiej firma Lilpop, Rau i Loewenstein zamierzała na lubelskim przedmieściu Tatary produkować podzespoły do samochodów osobowych i ciężarowych na licencji amerykańskiego Chevroleta. Planowano rozpoczęcie produkcji silników, mostów napędowych przednich i tylnych, układów kierowniczych, a także sprzęgieł i skrzyni przekładniowych. Silniki miały być wytwarzane w liczbie do 10 000 sztuk rocznie, a ich produkcja przeznaczona na potrzeby krajowe. Wskutek wybuchu II wojny światowej inwestycja została przerwana. Do realizacji wcześniejszych założeń powrócono po 1945 r., kiedy to ocalała część zakładów w Lublinie stała się podstawą dla tworzonej

lejowa. Istotny był również argument, iż na terenie miasta znajdowali się fachowcy z dawnej LWS, co dawało możliwość wykorzystania starej kadry, obeznanej „z czasów przedwojennych z planowaną produkcją”, oraz uzupełnienia załogi fabrycznej miejscową ludnością (wówczas nie było w Lublinie żadnego wielkiego zakładu przemysłowego)³¹. Problem stanowiła kwestia lotniska — dawne lotnisko LWS oddalone było od fabryki o ok. 2 km, drugie z branych pod uwagę, w podlubelskim Świdniku³², o 5 km. Ponieważ dla wytwórni produkującej samoloty lotnisko było niezbędne, uruchomienie produkcji w fabryce Lilpopa wymagałoby wybudowania przy lotnisku w Świdniku hangarów montażu ostatecznego samolotów i baraków mieszkalnych oraz zorganizowania transportu zespołów z fabryki do Świdnika (szosą lub koleją). Ostatecznie analizowano zestawienia kosztów lokalizacji dla trzech możliwości: Lilpop–lotnisko Świdnik, Lilpop–budowa własnego lotniska, oraz budowa fabryki w Świdniku, i ta ostatnia uznana została za „najbardziej racjonalną i najdogodniejszą”³³.

Decyzja o wybudowaniu WSK nr 5 na terenie Świdnika pod Lublinem podjęta została 3 III 1949 r. w Biurze Wojskowym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. Zdecydować o tym miały następujące względy: istnienie lotniska, duży kompleks wolnych terenów, które nie wymagały wywłaszczeń (należały do ministerstwa rolnictwa, a częściowo stanowiły resztówki rozparcelowanych majątków Świdnik Duży i Mełgiew–Podzamcze), dogodne położenie w odległości ok. 9 km od centrum Lublina i ok. 1,5 km od stacji kolejowej Świdnik, połączenia drogowe (istniejąca już szosa Lublin–Mełgiew oraz możliwość drugiego połączenia krótką odnogą od szosy Lublin–Piaski). Teren wybrany na miejsce pod budowę nowej fabryki miał kształt trapezu o powierzchni 66 ha i bezpośrednio przylegał do lotniska. Ograniczony był od północy szosą Lublin–Mełgiew, od południa linią kolejową Lublin–Chełm, od wschodu i zachodu gruntami rolnymi należącymi do okolicznych rolników. Obszar był w 80% zalesiony, co uważano za korzystne, ponieważ da „możliwość nie tylko ładniejszego pod względem urbanistycznym rozwiązania obiektu, ale ponadto zapewni lepsze maskowanie zakładu”³⁴.

Pierwsze założenia do projektu WSK nr 5 opracowane zostały w marcu i kwietniu 1949 r. przez wydział inwestycji i odbudowy WSK Warszawa–Okęcie, która w tym czasie była głównym inwestorem w przemyśle lotniczym. Ich autorami byli inż. Konrad Biały i inż. Bronisław

Fabryki Samochodów Ciężarowych. (S. Szelichowski, *Sto lat polskiej motoryzacji*, Kraków 2003; *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1978).

³¹ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/1016, Zagadnienia planu mobilizacyjnego, b.d., k. 70; ibidem, 794/62/56, Plan rozwoju i rozbudowy przemysłu lotniczego, [1949 r.], k. 28; ibidem, 794/62/29, Notatka, [1949 r.], k. 20.

³² Lotnisko powstało w 1938 r. na potrzeby wybudowanej w Świdniku Szkoły Pilotów Ligi Ochrony Powietrznej i Przeciwigazowej im. Marszałka E. Rydza-Śmigłego, która otwarta została 4 VI 1939 r. Zbombardowane przez Niemców w dn. 2 i 7 IX 1939 r. oraz po raz kolejny 9 września wraz z zabudowaniami Szkoły Pilotów. W czasie II wojny światowej wykorzystywane przez Niemców. W lipcu 1944 r. zostało zajęte przez wojska radzieckie i polskie, m.in. lądowali na nim członkowie PKWN, którzy przybyli do Lublina. (*Kartki z historii Świdnika*, oprac. P. R. Jankowski, Świdnik 2009, s. 41–70; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 6).

³³ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 794/62/56, Plan rozwoju i rozbudowy przemysłu lotniczego, [1949 r.], k. 28, ibidem, 794/62/29, Notatka, b.d., k. 20.

³⁴ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 11–12; CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 28; ibidem, 794/62/29, [Pismo WSK do Biura Wojskowego przy PKPG], Warszawa–Okęcie, 24 V 1949 r., k. 65; ibidem, Notatka, b.d., k. 20.

Zemla. Przedstawiony w założeniach program produkcji zakładał, że wytwórnia budować będzie płatowce konstrukcji mieszanej (drewniano–metalowej): samolot szkolny (15 szt. na mies.), samolot transportowy (3 szt. na mies.), szybowce (25 szt. na mies.) oraz nadwozia autobusowe (marki Fiat lub Leyland, 10 szt. na mies.). W założeniach określono, że główne budynki wytwórni mają być przewiezione z dawnej niemieckiej fabryki samolotów Focke–Wulf zlokalizowanej w czasie II wojny światowej w Krzesinach k. Poznania, co miało na celu zmniejszenie kosztów budowy. Rozmiary przenoszonych budynków (konstrukcji stalowej, częściowo zniszczonych przez bombardowania) z góry przesądziły o wielkości planowanego zakładu, a co za tym idzie o wielkości jego produkcji³⁵.

W końcu czerwca 1949 r. założenia przesłane zostały do Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego „Prozamet” w Gliwicach, który miał opracować dokumentację techniczną zakładu. Praca ta została zlecona oddziałowi „Prozamet” we Wrocławiu, na głównego projektanta powołano inż. Tadeusza Gumowskiego³⁶. W toku prac nad projektem wstępnym ogólne założenia wyjściowe ulegały licznym zmianom, zarówno w zakresie programu produkcyjnego, jak i lokalizacji oraz wielkości poszczególnych obiektów produkcyjnych i pomocniczych³⁷. W drugiej połowie 1949 r. postanowiono, że zasadniczą produkcją WSK nr 5 będzie: budowa samolotów typu Junak i Po–2, szybowców szkolnych i treningowych oraz remonty samolotów. Produkcją uboczną natomiast nadwozia autobusowe (Star i Leyland), pożarnicze i części do traktorów³⁸.

27 XI 1949 r. zakres budowy został zatwierdzony przez inwestora WSK–Okęcie na konferencji z udziałem autora projektu, a 23 II 1950 r., na posiedzeniu Biura Wojskowego PKPG, przedstawiono elementy założeń i projektu wstępnego, które zostały uznane za dostateczne dla przedstawienia Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych³⁹. Koszt budowy WSK w Świdniku w latach 1950–1955 oszacowano na 3,5 mld zł⁴⁰.

³⁵ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 52–53; ibidem, 794/62/29, Notatka, b.d., k. 20.

³⁶ Ibidem, 793/62/690, t. 4, Pismo WSK Warszawa–Okęcie do Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego, Warszawa–Okęcie, 30 VI 1949 r., k. 2; ibidem, 793/62/705, Część ekonomiczno–techniczna poprawiona wg wskazówek Komisji Oceny Projektów, b.d., k. 1/V.

³⁷ Np. 31 X 1949 r. postanowiono znacznie zwiększyć podstawowe obiekty produkcyjne i nie konstruować pięcionawowej hali z Krzesin na mniejszą, tylko w całości przetransportować do Świdnika. To pociągnęło za sobą konieczność proporcjonalnego powiększenia wszystkich budynków gospodarczych, pomocniczych, administracyjnych i wprowadzenia korekt do planu uzbrojenia terenu. (CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 4, Protokół spisany 31 X 1949 r. w biurze „Mostostalu” w Poznaniu [...] w sprawie robót „Mostostalu” na zlecenie Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego w Gliwicach i Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, k. 13).

³⁸ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 794/62/82, Plan sześcioletni. Plan produkcji przemysłowej według ilości, produkcja lotnicza, 18 VII 1949 r., k. 2; ibidem, 794/62/132, Wniosek o włączenie do Planu Inwestycyjnego na rok 1950, Warszawa, 26 VII 1949 r., k. 1; ibidem, 793/62/690, t. 2, Założenia produkcyjne, k. 2.

³⁹ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 12; CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 1.

⁴⁰ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 1.

Projekt przewidywał powstanie następujących budynków: administracyjnego, głównego, magazynu smarów, budynku ekspedycji, cysterny na benzynę, głównej hali warsztatowej, stolarni, suszarni, acetylenowni, hangarów, warsztatu ruchu, garaży, portierni, koszar KBW, budynku meteorologii, kotłowni, kuchni i pralni, szkoły wraz z warsztatami szkolnymi, żłobka i budynku socjalnego. Produkcyjna część zakładu miała się składać z następujących wydziałów: warsztatu obróbki drzewnej z oddziałami (skrzydłarnią, kałużownią, malarnią, tapicernią, półmontażem), stolarni mechanicznej części lotniczych i nielotniczych, warsztatu obróbki mechanicznej i metalowej z oddziałami (narzędziownią, obróbki mechanicznej części metalowych samolotów i nadwozi, blacharnią, ślusarnią, spawalnią, galwanizacją, obróbką termiczną przyrządów i narzędzi) oraz warsztatu montażowego⁴¹.

Stan załogi projektowanej fabryki został obliczony na podstawie wielkości głównej hali warsztatowej, której powierzchnia wynosiła 26 200 m². Ponieważ dla jednego robotnika produkcji przyjęto 20 m² powierzchni, to na jednej zmianie miało pracować 1300 robotników produkcyjnych. W podobny sposób określona została załoga całego zakładu: zaplanowano 1500 robotników produkcyjnych (w tym 25% kobiet), 530 pośrednio produkcyjnych, gospodarczych i uczniów oraz 470 inżyniersko–technicznych i biurowych. Ogólny stan załogi na jednej zmianie miał wynosić 2500 osób. Przewidywano, iż 40% liczby zatrudnionych rekrutować się będzie z okolicznych wsi, a 60% z Lublina, w którym nie było wielu zakładów przemysłowych⁴².

W opracowanym projekcie zakładu wiele uwagi poświęcono rozwiązaniom dotyczącym istotnych dla pracowników kwestii warunków pracy i socjalnych. Zaplanowana została np. centralna kuchnia, a przy każdym budynku niewielkie pomieszczenia na jadalnie, w których pracownicy mieli spożywać posiłki. Gorące jedzenie miało być dowożone do nich za pomocą wózków akumulatorowych w kotłach o podwójnych ściankach, co zapewniałoby wygodne spożycie posiłku oraz utrudniało załodze krążenie po całym zakładzie w czasie przerwy obiadowej. Sprawne wydawanie posiłków miało spowodować, że w „okresie przerwy obiadowej robotnicy istotnie będą mogli odpocząć, co odbije się korzystnie na wydajności pracy w godzinach popołudniowych”⁴³. Jadalnie (zaopatrzone w popielniczki z zawartością wody) miały też służyć jako miejsca, w których w czasie pracy można palić. Chciano w ten sposób uniknąć pokątnego palenia papierosów w toaletach — zjawiska nagminnego w zakładach, w których przy obowiązującym zakazie palenia nie było palarni. Ponieważ w opracowanym projekcie założono, że w zakładzie zatrudnione będą kobiety, to zaprojektowana została także budowa żłobka. Oprócz tego zaplanowano zainstalowanie na terenie całej wytwórni sieci głośników radiowych, co miało umożliwić nadawanie muzyki w czasie przerw w pracy i krótkich komunikatów oraz umożliwić wywoływanie pracowników⁴⁴.

Z powodu bardzo krótkich terminów, jakie wyznaczone zostały dla realizacji świdnickiej inwestycji, od maja 1950 r. do pomocy przy opracowywaniu dokumentacji technicznej włączony został Zakład Mechaniki Budowli Politechniki Gdańskiej oraz Poznańskie

⁴¹ Ibidem, 794/62/138, Założenia do projektu zakładu nr 5, Warszawa–Okęcie, 21 IV 1949 r., k. 1–3; *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 12.

⁴² CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 2, Wylczenie załogi wg założeń optymalnych, k. 23–24; ibidem, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 28.

⁴³ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 1, Projekt wstępny rozszerzony WSK zakład nr 5 w Świdniku, 18 III 1950 r., k. 69.

⁴⁴ Ibidem, k. 62–72.

Biuro Projektów Budownictwa Przemysłowego. Później dołączyło także Warszawskie Biuro Projektów Budownictwa Przemysłowego, które w maju 1951 r. zostało głównym projektantem⁴⁵.

Podjęta 20 VIII 1950 r. przez prezydium rządu Rzeczypospolitej Polskiej decyzja o rozpoczęciu produkcji samolotów odrzutowych wywarła zasadniczy wpływ na dalsze losy WSK nr 5. Postanowiono wówczas, że budowany zakład od 1952 r. stanie się „rezerwową bazą remontową zarówno dla wyposażenia wojsk lotniczych jak i sprzętu lotniczego” na potrzeby nowej produkcji. Wkrótce potem, 12 IX 1950 r., zarządzeniem ministra przemysłu ciężkiego utworzona została Dyrekcja Budowy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku k. Lublina, której zadaniem było przeprowadzenie budowy i przygotowanie uruchomienia produkcji sprzętu komunikacyjnego⁴⁶.

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego nr 5 w Świdniku powstała formalnie 1 I 1951 r., na podstawie zarządzenia ministra przemysłu ciężkiego⁴⁷. Niedługo potem, w wyniku dokonanych na żądanie Stalina zmian w planie sześcioletnim, władze po raz kolejny zmieniły przeznaczenie pozostającej cały czas w budowie fabryki. Świdnicka wytwórnia otrzymała zadanie uruchomienia produkcji metalowego samolotu myśliwskiego z silnikiem odrzutowym, na licencji radzieckiego Mig-15 (pierwotnie miał to być Jak-23). Plan na 1952 r., opracowany przez Centralny Zarząd Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego, przewidywał wykonanie w Świdniku trzech kompletnych płatowców oraz takie zaawansowanie prowadzonych prac, aby w 1953 r. wykonać 199 sztuk samolotów. Uruchomienie budowy prototypu zlecono równocześnie także WSK w Mielcu⁴⁸. W związku z tymi zmianami, w 1952 r. opracowano kolejne założenia rozbudowy zakładu, a w tym czasie WSK nr 5 budowano według projektu wstępnego gliwickiego „Prozamet”, opracowań projektowych Warszawskiego Biura Budownictwa Przemysłowego i częściowo na podstawie opracowań własnej grupy projektowej. Od sierpnia 1952 r. do połowy 1953 r. zakład miał równocześnie dwóch głównych projektantów: inż. Włodzimierza Pawłowskiego z WBBP, które skończyło już swoje opracowanie, i inż. Borysa Głuszenkę z ramienia Biura Projektów i Studiów Budownictwa Specjalnego, które przygotowywało nowy, rozszerzony i ostateczny projekt rozbudowy WSK w Świdniku⁴⁹.

Ponieważ opracowany i zatwierdzony dla świdnickiej fabryki plan przewidywał „szalony wprost nieprawdopodobny wzrost zakładu”, który borykał się z poważnymi trudnościami kadrowymi (90% załogi w tym czasie stanowił „element całkowicie surowy, bez praktyki zawodowej”), CZPSK zmuszony był do zmiany planu na 1952 r. i jego założeń na rok kolejny⁵⁰. Mimo iż jeszcze we wrześniu 1952 r. zalecano, aby WSK w Świdniku koncentrowała

⁴⁵ E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 7–8; *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 12–13.

⁴⁶ AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu 1991–1996, 13/1205, Zarządzenie ministra przemysłu ciężkiego z dnia 12 IX 1950 r. w sprawie utworzenia Dyrekcji Budowy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku k/Lublina, k. 1; ibidem, URM–Kancelaria Tajna, Uchwała Prezydium Rządu z dn. 20 VIII 1950 r., k. 65–68.

⁴⁷ Ibidem, Ministerstwo Przemysłu i Handlu 1991–1996, 13/1205, Zarządzenie Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 1 I 1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa pod nazwą: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego, k. 2–4.

⁴⁸ Ibidem, Ministerstwo Kontroli Państwowej (dalej: MKP), 258, [Analiza rozwoju przemysłu lotniczego od 1949 r.], [1953 r.], k. 62; ibidem, 244, Zadania dotyczące rozruchu produkcji, Świdnik, 23 X 1953 r., k. 26; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 8–9.

⁴⁹ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 12–13; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 8–9.

⁵⁰ AAN, MKP, 244, Zadania dotyczące rozruchu produkcji, Świdnik, 23 X 1953 r., k. 26.

wysiłek na wykonaniu całego płatowca (w szczególności na tylnej części kadłuba), to w listopadzie nakazano wykonanie tylko pierwszej sztuki lawety (w terminie do 15 listopada) oraz dwóch dalszych do końca miesiąca. W drugiej połowie grudnia 1952 r. postanowiono z kolei, że podstawowym zadaniem produkcyjnym zakładu będzie wykonywanie skrzydeł odrzutowca. Ostatecznie WSK w Świdniku z zakładu finalnego stał się kooperantem WSK w Mielcu i wykonywał tylko: skrzydła, statecznik, łożo silnika, lawetę i fotel pilota do Mig-15, który w Polsce produkowany był pod nazwą Lim-1 (Licencyjny myśliwiec-pierwszy)⁵¹.

Budowa zakładu

Prace budowlane na wyznaczonym terenie rozpoczęły się wiosną 1950 r., kiedy „rozklekotanym do ostatnich granic samochodem przyjechało [...] dwóch inżynierów. Obaj załamali ręce. Pomiędzy tymi chałupami wiatrem podszytymi, pomiędzy sosnami skąpo rosnącymi na nieurodzajnej ziemi, ma powstać fabryka?”⁵². Teren przygotowano do budowy, przeprowadzając wyręb lasu, plantowanie i niwelację (niezbędne było np. usunięcie pozostałości po wysadzonych przez Niemców budynkach Szkoły Pilotów LOP). Inwestor budowy jeszcze w maju 1949 r. wystąpił o przekazanie mu terenu lotniska, którego właścicielem była wówczas Liga Lotnicza, ale formalności w tej sprawie udało się dopełnić dopiero pod koniec listopada 1949 r.⁵³ Formalne przekazanie gruntów będących w dyspozycji ministerstwa leśnictwa nastąpiło z kolei dopiero 6 III 1951 r.⁵⁴ Na potrzeby budowy WSK wywłaszczonych zostało także co najmniej 12 właścicieli gruntów w miejscowości Świdnik (blisko połowa z nich otrzymała swą ziemię na podstawie dekretu z 6 IX 1944 r. o reformie rolnej), którzy posiadali działki wielkości od 0,06 ha do 5 ha. Łącznie właścicielom prywatnym zabrano ok. 18 ha⁵⁵.

Pod koniec 1949 r. do Świdnika zaczęły napływać elementy wyposażenia byłej fabryki w Krzesinach, które demontowano tam od sierpnia. Dla WSK nr 5 przeznaczono: pięcionawową halę o powierzchni 172×152 m, jednonawową halę o powierzchni 127×30 m, szkielety metalowe dwóch hangarów z łukowym dachem o powierzchni 85×43 m, szkielet metalowy hangaru z płaskim dachem o powierzchni 90×30 m, konstrukcję żelazną obudowy kotła oraz część bocznicy kolejowej. W trakcie demontażu w Krzesinach poszczególne konstrukcje były numerowane, aby na miejscu zostały we właściwy sposób złożone. Ostatni transport z podpoznańskiej fabryki dotarł do Świdnika w lipcu 1950 r. Pozostałe zdemontowane elementy rozdzielono między WSK nr 1 w Mielcu, WSK nr 4 w Warszawie–Okęciu oraz zakład metalurgiczny w Gorzyczach⁵⁶.

⁵¹ Ibidem; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 9.

⁵² J. Dostatni, *Czwarta młodość Świdnika*.

⁵³ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 794/62/29, [Pismo WSK do Biura Wojskowego przy PKPG], Warszawa–Okęcie, 24 V 1949 r., k. 65; ibidem, [Pismo WSK do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej likwidatora LOPP], Warszawa–Okęcie, 3 VI 1949 r., k. 72; ibidem, [Pismo WSK do Biura Wojskowego przy PKPG], Warszawa–Okęcie, 30 VI 1949 r., k. 76; ibidem, [Pismo WSK do Ligi Lotniczej w sprawie przejścia Świdnika], Warszawa–Okęcie, 17 XI 1949 r., k. 206; ibidem, [Odpis pisma Zarządu Głównego Ligi Lotniczej Likwidatora LOPP w sprawie przejścia Świdnika], 24 XI 1949 r., k. 213.

⁵⁴ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 13.

⁵⁵ CAW, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Wojskowy, 793/62/690, t. 3, Plan gruntów części maj[ątku] Świdnik w gminie Wólka, powiecie lubelskim, województwie lubelskim położonych, k. 12.

⁵⁶ Ibidem, 794/62/29, [Pismo WSK do Dowództwa Wojsk Lotniczych], Warszawa, 23 IV 1949 r., k. 44;

Początkowo przy budowie WSK pracowało Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane w Lublinie, które przygotowało fundamenty pod pierwsze obiekty, a w drugim półroczu 1950 r. zaczęło budować ogrodzenie zakładu, portiernię, koszary KBW i podstację elektryczną. Stalowe konstrukcje pierwszych hal fabrycznych montowali z kolei pracownicy „Mostostalu” Zabrze. Ponieważ naciski na przyspieszenie budowy były dużo większe niż możliwości wykonania — mimo prowadzonej we wsiach agitacji i werbunku⁵⁷ brakowało ludzi do pracy — po burzliwych naradach przedstawiciele ministerstw zdecydowano o skierowaniu kolejnych przedsiębiorstw do realizacji budowy. W połowie 1951 r. do grona wykonawców WSK dołączyły więc: Lubelskie Zjednoczenie Elektromontażowe, Lubelskie Zjednoczenie Instalacji Przemysłowych i Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych, a później także „Energomontaż” Warszawa i Przedsiębiorstwo Urządzeń Klimatyzacyjnych i Przemysłowych z Warszawy⁵⁸. Wśród budowniczych zakładu dość szybko dokonał się podział na „swojaków” (z woj. lubelskiego) i „obcych” (przywieszonych z innych województw). Częste konflikty i zatargi, do jakich wówczas dochodziło („o honor, lepsze zaopatrzenie w chleb czy dziewczynę”), sprawiły, że obszar budowy fabryki i zaczynającego powstawać wokół niego osiedla robotniczego zyskał miano „Meksyk”⁵⁹.

Oprócz robotników zatrudnianych przez firmy budowlane, na budowie WSK pracowali też junacy „Służby Polsce” — w samym tylko 1951 r. odbyły się trzy dwumiesięczne turnusy. W każdym z nich uczestniczyło ok. 1 tys. młodych ludzi z różnych stron kraju, którzy wykonywali prace murarskie, kanalizacyjne, transportowe, drogowe i gospodarcze. Tego roku w brygadach SP na terenie całej Polski pracowały 111 133 osoby, które na największych budowach sześciolatki wyrobiły 5 357 445 „roboczdniówek”⁶⁰. Praca junaków przy budowie obiektu o charakterze specjalnym nie układała się jednak najlepiej, wykonawcy poszczególnych odcinków budowy w Świdniku nie udostępniali im dokumentacji technicznej, tłumacząc się tajemnicą służbową. Z kolei robotnicy z poszczególnych przedsiębiorstw budowlanych zarzucali junakom, że „pracują za darmo, utrudniają pracę”⁶¹. Nie bez wpływu na wzajem-

ibidem, [Pismo WSK do BW PKPG w sprawie robót budowlanych planu inwestycyjnego 1950 r.], Warszawa–Okęcie, 7 IX 1949 r., k. 135; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 8; relacja Henryka Wójcika, w zbiorach autorki.

⁵⁷ Pod koniec 1949 r. urzędy zatrudnienia na terenie woj. lubelskiego miały zapewnić ponad 2 tys. robotników na potrzeby przemysłu budowlanego Lublina i Warszawy. Aby zrealizować zlecone zadania, poszczególnym gminom pow. lubelskiego przydzielono limity robotników, których bezwzględnie muszą zwerbować na swoim terenie. 17 gmin pow. lubelskiego miało zapewnić łącznie 230 pracowników. W taki sposób werbunek prowadzony był na terenie wszystkich powiatów woj. lubelskiego. (APL, Akta gminy Melgiew, 709, [Pismo starosty powiatowego lubelskiego do wójtów gmin pow. lubelskiego], Lublin, 6 X 1949 r., b.p.).

⁵⁸ Relacja Henryka Wójcika, w zbiorach autorki; *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 13–14; A. Wójcik, *55 lat Świdnika. Polubiłem to miasto*, „Głos Świdnika”, 13 II 2009; *Budowniczcy Świdnika — Henryk Wójcik*, <<http://www.historia.swidnik.net/node/992>> (dostęp: 10 V 2010).

⁵⁹ J. Dostatni, *Czwarta młodość Świdnika*.

⁶⁰ L. S. Szuba, *Powszechna Organizacja „Służba Polsce” w latach 1948–1955*, Lublin 2006, s. 88–89.

⁶¹ AAN, Komenda Główna Powszechnej Organizacji (dalej: KG PO) „Służba Polsce”, 1243, Protokół nr 111/51, b.p.; ibidem, 372, Meldunek o rozpoczęciu II turnusu w 47 i 5 brygadzie SP stacjonującej na terenie woj. lubelskiego, 17 VII 1951 r., k. 2–4; ibidem, Sprawozdanie z przebiegu i zakończenia II turnusu, k. 69, 71; ibidem, Meldunek o rozpoczęciu III turnusu z 7 dni pobytu junaków w brygadzie 47 i 5, 1 IX 1951 r., k. 85–91; ibidem, Sprawozdanie z przebiegu i zakończenia III turnusu 5 i 47 Brygady PO „SP”, k. 152–153.

ne stosunki pozostawała zapewne także większa wydajność wcielonych do SP — w 1951 r. wynosiła średnio 131% normy robotników niewykwalifikowanych⁶². Organizacja pracy junaków budziła jednak dużo zastrzeżeń — brak planowania, harmonogramów robót i zleceń akordowych powodował kilkugodzinne, a nawet kilkudniowe przestoje. W drugiej połowie 1951 r., podczas drugiego turnusu brygad SP na budowie WSK, stwierdzano: „Front pracy nie jest należycie zorganizowany. Budowa Świdnik komplikuje samą organizację i front pracy poprzez częste przerzucanie junaków do pracy na inne budowle, co pociąga za sobą stratę czasu i uniemożliwia osiągnięcie większej wydajności w pracy, tym bardziej, że brak jest odpowiednich narzędzi pracy, które są powodem częstych przerw”⁶³. Z podobnymi problemami zmagaly się jednak także brygady pracujące na innych budowach planu sześcioletniego, np. w Nowej Hucie⁶⁴.

Szczytowy okres budowy WSK nr 5 przypadł na lata 1950–1953, w tym czasie zrealizowane zostały główne założenia rozbudowy zakładu. Bywało, że szybkie tempo pracy sprawiało, iż aby nadażyć z dostawami materiałów, na trasie kolejowej Chełm–Lublin uruchomiono specjalne pociągi (dziennie do Świdnika przychodziło 30–40 wagonów). Zdarzało się także podobno w niektóre dni, że „czołówka kolumny samochodów wiozących rano materiały budowlane osiągała już plac budowy w Świdniku, a koniec kolumny znajdował się jeszcze na przedmieściach Lublina”⁶⁵. Ponieważ na potrzeby budowy w Świdniku i kilku inwestycji lubelskich nie wystarczała już produkcja lokalnych cegielni, wykorzystywano cegłę rozbiórkową tzw. składnic remanentów ze Szczecina, Wrocławia czy Jeleniej Góry⁶⁶.

W okresie najintensywniejszych prac założenia i projekty budowy WSK nr 5 ulegały wielokrotnym zmianom, co miało zasadniczy wpływ na terminowe wykonanie poszczególnych zadań. Jedną z głównych przyczyn niewykonania planów były opóźnienia w przygotowaniu dokumentacji technicznej. Konieczność uzgadniania wszelkich wprowadzanych zmian z kilkoma podmiotami znacznie proces projektowania wydłużała. Kiedy we wrześniu 1950 r. biuro projektowe „Prozamet” zwróciło się do PKPG z prośbą o wyrażenie zgody na przeniesienie ogrodzenia zakładu o 100 m na północ oraz zmianę wschodniej granicy terenu budowy, po dwóch miesiącach oczekiwania zmuszone było ponowić zapytanie, podkreślając, że brak odpowiedzi uniemożliwia kontynuowanie prac. PKPG proponowane zmiany zaakceptowała dopiero pod koniec stycznia 1951 r., przypominając także, że niezbędne jest jeszcze uzgodnienie ich z odpowiednimi komórkami PWRN i WKPG w Lublinie⁶⁷.

⁶² L. S. Szuba, op. cit., s. 89.

⁶³ AAN, KG PO „Służba Polsce”, 372, Meldunek o rozpoczęciu II turnusu w 47 i 5 brygadzie SP stacjonującej na terenie woj. lubelskiego, 17 VII 1951 r., k. 4.

⁶⁴ L. S. Szuba, op. cit., s. 90–91.

⁶⁵ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 14.

⁶⁶ Ibidem; relacja Henryka Wójcika, w zbiorach autorki. (Do prac budowlanych oraz do odgruzowywania zniszczonych miast i obiektów przemysłowych na terenie tzw. Ziem Odzyskanych, jak również na terenie całego kraju, powszechnie wykorzystywano wówczas więźniów obozów pracy przymusowej. Zob. T. Wolsza, *W cieniu Wronek, Jaworzna i Piechcina... 1945–1956. Życie codzienne w polskich więzieniach, obozach i ośrodkach pracy więźniów*, Warszawa 2003).

⁶⁷ AAN, PKPG, 6733, Pismo Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego „Prozamet” do PKPG, 22 IX 1950 r., k. 3; ibidem, Pismo Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego „Prozamet” do PKPG, 16 XI 1950 r., k. 2, ibidem, Pismo Departamentu Planów Regionalnych i Lokalizacji PKPG do Biura Projektowania Zakładów Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego, 27 I 1951 r., k. 1.

Przeprowadzona w styczniu 1951 r. na budowie WSK w Świdniku kontrola wykazała, że zaplanowane na 1950 r. prace (wykonanie w stanie surowym hal nr 3, 11, dwóch portierni, fundamentów hali nr 8 oraz 4 km drogi) wykonane zostały ogółem tylko w 90%. Z powodu opóźnienia w przygotowaniu dokumentacji technicznej hala nr 3 wykonana została zaledwie w 80%, natomiast nr 11 tylko w 60%, co z kolei spowodowane było brakiem drewna oraz brakiem robotników (zwłaszcza murarzy). Budowa 4 km odcinka drogi zrealizowana została w 75% (ze względu na konieczność „odleżenia się ziemi”), a w 100% udało się wykonać tylko budynki dwóch portierni (w stanie surowym)⁶⁸. Trudności kadrowe związane były z niemożnością zakwaterowania robotników w sąsiedztwie budowy (były tylko dwa baraki dla 160 osób) oraz złym połączeniem kolejowym Świdnika z Lublinem. Przy budowie WSK nr 5 pracowało wówczas 519 osób, z czego większość rekrutowała się z okolicznych wsi. W ocenie kontrolujących budowę znaczący wpływ na pracę załogi budowlanej wywierał „brak czynnika społecznego [który] utrudnia podciągnąć dyscyplinę pracy [przez co] ostatnio ujawniło się pijaństwo na budowie”⁶⁹. Istniejąca organizacja partyjna, zrzeszająca pracowników budowy liczyła tylko 36 członków i działała bardzo słabo, nie odgrywała większej roli choćby przy upowszechnianiu nowego, zespołowego systemu pracy. Robotnicy budujący WSK pracowali w systemie indywidualnym opartym na akordzie, a odpowiedzialnością za to obarczano kierownictwo budowy — jak pisano: „tkwi [ono] w starej metodzie pracy, która hamuje rozwój potaniaenia produkcji i wykonania planu”. Brak szkolenia kadry w pracy systemem dwójkowym i trójkowym oraz „oportunistyczne” nastawienie kierownictwa do werbowanych na wsi robotników („uważają, że murarz zwerbowany na wsi to już nie potrzebuje pracować systemem dwójkowym”) spowodować miały niewykonanie planu⁷⁰. Nie zastanawiano się natomiast, jak na wykonanie planów i wydajność robotników wpływają warunki, w jakich żyją. Jeden z pracujących na budowie majstrów stwierdzał: „Jeszcze ani razu nie widziałem kogoś z kierownictwa by przybył i zobaczył, w jakich warunkach żyją robotnicy. Na stołówce [...] o czwartej godzinie nie ma już jedzenia, żeby człowiek chciał zostać pół godziny czasu na wykończenie roboty — to nie może, bo nie dostanie obiadu. Na naszą interwencję odpowiadają: spieszcie się. W sklepach kumoterstwo, jedni wykupują po trzy bochenki chleba karmiąc konie, innym trudno kupić chleba”⁷¹.

W 1952 r. sytuacja na budowie WSK częściowo się poprawiła (wykonanie planu wzrosło do 96,4%), nie była jednak zupełnie zadowolająca. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy były niewątpliwe zaniedbania ze strony ministerstwa budownictwa przemysłowego, które nie skierowało na prowadzone wówczas budowy specjalne odpowiedniej ilości kadry technicznej oraz sprzętu i maszyn. Zaniechania te doprowadziły do opóźnień na wielu budowach o charakterze specjalnym na terenie całego kraju i naruszenia terminów uruchomienia produkcji ustalonych przez prezydium rządu⁷². Niewiele w tym względzie zmieniło się także w kolejnym roku. Do 15 XII 1953 r. planowano oddanie do użytku hali nr 4 (kuźnia) i zakończenie

⁶⁸ APL, Komitet Wojewódzki (dalej: KW) PZPR Lublin, Wydział Ekonomiczny, 2759, Sprawozdanie z kontroli budowy Świdnika dnia 5 I [19]51 r. po linii wykonania planu inwestycyjnego budownictwa w 1950 r. z zaplanowania budów na okres zimy, k. 52.

⁶⁹ Ibidem, k. 53.

⁷⁰ Ibidem, k. 54.

⁷¹ Ibidem, Sprawozdanie, 1952 r., k. 205–206.

⁷² AAN, URM–Kancelaria Tajna, 159/35, Projekt uchwały w sprawie opóźnienia w roku 1952 realizacji inwestycji o poważnym znaczeniu dla obronności kraju, b.p.; APL, KW PZPR Lublin, Wydział Ekonomiczny, 2881, Sprawozdanie KZ PZPR WSK Świdnik za 1952 r. m[iesiąc] grudzień, k. 24.

budowy. Jednak 12 października minister przemysłu maszynowego poinformował Stefana Jędrzychowskiego o poważnych opóźnieniach i zagrożonej sytuacji na budowie — brakowało wykwalifikowanych pracowników budowlanych, sprzętu mechanicznego oraz stali zbrojeniowej. Stan taki trwał (mimo licznych interwencji inwestora) co najmniej od sierpnia 1953 r.⁷³ Min. Julian Tokarski stwierdził ponadto: „Wszelkie interwencje moje w tej sprawie w Ministerstwie Budownictwa Przemysłowego nie odnoszą pożądanego skutku. W związku z powyższym z uwagi na ważność budowy kuźni dla produkcji specjalnej uprzejmie proszę ob. wicepremiera o polecenie spowodowania zwiększenia tempa robót i usunięcia zaistniałych braków na budowie”⁷⁴. Po tym, jak sprawa zaniedbań na budowie WSK nr 5 trafiła do wicepremiera rządu, w ciągu tygodnia przerzucono na nią cieśli z Lublina, dostarczono pustaki oraz część brakującego zaopatrzenia w żelazo profilowane. Pierwotnego terminu zakończenia prac nie udało się jednak dotrzymać, ponieważ projektanci fabryki nie przygotowali projektu ogrzewania kuźni. Dopiero opracowanie pod koniec listopada 1953 r. dokumentacji technicznej dla prowizorycznej kotłowni, która miała zostać wykonana w ciągu 6 tygodni, pozwoliło na ustalenie zakończenia robót na 15 I 1954 r.⁷⁵

Mimo iż prace przy budowie WSK trwały jeszcze do 1954 r., to już w 1951 r. w jednym z hangarów uruchomiono pierwszą halę produkcyjną. Rozpoczęto w niej produkcję oprzyrządowania, urządzeń produkcyjnych i wyposażenia. W miarę wykańczania hal fabrycznych podejmowano produkcję podstawową, którą uruchamiano zaraz po opuszczeniu ich przez robotników budowlanych⁷⁶. W 1952 r. wyprodukowane zostały w Świdniku pierwsze skrzydła i usterzenia, które przekazano do WSK w Mielcu, gdzie odbywał się montaż końcowy samolotów odrzutowych Lim-1. WSK nr 5 jako kooperant fabryki mieleckiej wykonywała: skrzydła, statecznik, łożo silnika, lawetę i fotel pilota oraz tylną część kadłuba do Lim-1 oraz jego kolejnej wersji Lim-2. Produkcję tych części i agregatów prowadzono do końca 1956 r., w tym czasie miesięcznie wykonywano: 18 szt. skrzydeł, 18 szt. kadłubów, 18 szt. stateczników, 35 szt. lawet, 30 szt. siedzeń, 40 szt. łoży silnika⁷⁷. Jeszcze w 1953 r. w WSK Świdnik prowadzone były wstępne prace nad ewentualnym uruchomieniem produkcji sprzężarek chłodniczych i samolotu szkolno-treningowego TS-B „Bies”, ale rok później podjęto decyzję o fundamentalnym znaczeniu dla dalszego funkcjonowania zakładu. Świdnickiej fabryce (jako jedynej w kraju) powierzono produkcję niewytwarzanych w Polsce dotąd śmigłowców (na licencji radzieckiego Mi-1). Produkowany od 1956 r. pod nazwą SM-1 (od: śmigło-

⁷³ AAN, URM-Kancelaria Tajna, 6/78, Pismo ministra przemysłu maszynowego do ministra budownictwa przemysłowego w sprawie postępu robót na H-4 w WSK Świdnik, 12 VIII 1953 r., k. 375; ibidem, Notatka służbowa, Warszawa, 25 VIII 1953 r., k. 376.

⁷⁴ Ibidem, URM, Biuro Działu Budownictwa, 6/22, [Pismo ministra przemysłu maszynowego do wiceprezesa rady ministrów S. Jędrzychowskiego dot. budowy WSK w Świdniku], Warszawa 12 X 1953 r., k. 132.

⁷⁵ Ibidem, Pismo dyrektora Biura Działu Budownictwa K. Jaworskiego do v-ce premiera Jędrzychowskiego, 20 X 1953 r., k. 133; ibidem, Pismo ministra przemysłu maszynowego do wiceprezesa rady ministrów S. Jędrzychowskiego dot. budowy WSK w Świdniku, Warszawa 12 X 1953 r., k. 132; ibidem, Pismo Jana Kalinowskiego, dyr[ektora] Biura Działu Budownictwa do v-ce premiera Jędrzychowskiego, 3 XII 1953 r., k. 202; ibidem, Pismo ministra budownictwa przemysłowego do ministerstwa przemysłu maszynowego, 17 XI 1953 r., k. 203.

⁷⁶ *20 lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego...*, s. 15; E. F. Rybak, J. Gruszczyński, op. cit., s. 9; B. Sobieska, *Fabryka w oczach załogi. 20 lat świdnickiej WSK, „Sztandar Ludu”*, 11/12 IX 1971.

⁷⁷ APL, KW PZPR Lublin, Wydział Ekonomiczny, 2901, Rozbudowa POP w WSK Świdnik w latach 1957–1969, k. 35.

wiec pierwszy), stał się (wraz z kolejną wersją, SM-2) sztandarowym produktem wytwórni wytwarzanym w wersji sanitarno-łącznikowej, szkolnej i gospodarczej. Również w 1954 r. postanowiono, że w Świdniku podjęta zostanie produkcja motocykli typu M06 (równolegle z prowadzoną już w Warszawskiej Fabryce Motocykli)⁷⁸.

*

Rozwój w latach 1950–1953 polskiego przemysłu w kierunku rozbudowy kapitałochłonnych gałęzi przemysłu oraz jego daleko posunięta militaryzacja (powodowana względami politycznymi) wpłynęły ujemnie na wyniki rolnictwa i innych działów gospodarki, co skutkowało znaczącym pogorszeniem materialnych warunków bytu ludności Polski (podobnie zresztą było z radziecką industrializacją z lat 30.)⁷⁹. Dla osiągnięcia założonych celów szereg decyzji podejmowano wówczas w sposób krótkowzroczny. Za zlokalizowaniem w Świdniku fabryki samolotów, budowanej w czasie planu sześcioletniego, przemawiać miały przede wszystkim oszczędności, jakie niesło wykorzystanie istniejącego już lotniska. Jednak już w 1953 r. w jednej z analiz sporządzonych w CZPSK obroną lokalizację uznano za kardynalny błąd. Okazało się bowiem, że istniejące lotnisko (odpowiednie dla pierwotnie planowanego profilu produkcji) było absolutnie niewystarczające w przypadku konstruowania samolotów z napędem odrzutowym, co więcej, nie było możliwości rozbudowania go⁸⁰. Podejmując decyzję o lokalizacji WSK nr 5, kierowano się zatem zasadą minimalizacji nakładów inwestycyjnych, czego wyrazem było także uzależnienie wielkości projektowanego zakładu (a co za tym idzie również jego możliwości produkcyjnych i liczebności załogi) od rozmiarów hal fabrycznych z Krzesin. Postępowanie takie było zresztą charakterystyczne dla większości inwestycji sześciolatki, np. Zambrowskich Zakładów Przemysłu Bawełnianego⁸¹. Nie myślano wówczas niestety o dalekosiężnych skutkach podejmowanych decyzji, zupełną uludą okazało się chociażby założenie, że potrzeby mieszkaniowe pracowników zakładu zaspokojone zostaną na terenie Lublina. W efekcie, najistotniejszą konsekwencją wybudowania Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego nr 5 stało się powstanie na tzw. surowym korzeniu nowego miasta — Świdnika.

The Origin of the Communication Equipment Works in Świdnik — One of the Six-Year Plan Investments

The Communication Equipment Works in Świdnik (voivodeship of Lublin) was one of the industrial investments realised in People's Republic of Poland at the time of the Six-Year Plan, whose fundamental premises included an activation of insufficiently industrialised or non-industrialised terrains. This purpose was to be attained thanks to the exploitation of the labour force surplus among the residents of towns and villages as well as untapped natural resources. At the time of the Six-Year Plan, the number of workers employed in industry was to grow more than fourfold. In the voivodeship of Lublin the realisation of this plan was to transform the backwards, purely agricultural and barely industrialised region into an agricultural-industrial

⁷⁸ K. Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974, s. 158; A. Morgała, *Polskie samoloty woj-skowe 1945–1980*, Warszawa 1981, s. 204–205; A. Zieliński, *Polskie motocykle 1946–1985*, Warszawa 2004, s. 15–49.

⁷⁹ J. Kaliński, *Gospodarka Polski w latach 1944–1989. Przemiany strukturalne*, Warszawa 1995, s. 54–55.

⁸⁰ AAN, MKP, 258, [Analiza rozwoju przemysłu lotniczego od 1949 r.], [1953 r.], k. 62.

⁸¹ Zob.: A. Zawistowski, op. cit., s. 67–80.

terrain. Thanks to a considerable investments input it became possible to plan the expansion of the existing enterprises (as well as opening a number of new ones), which were to ensure work for the labour force surplus in the region of Lublin. The first Six-Year Plan projects devised by the authorities of the voivodeship at the end of 1948 included a proposal of building upon the basis of the pre-war Lublin Aeroplane Works its post-war counterpart. Finally, it was decided to erect the new enterprise in the village of Świdnik (7 kms from the centre of Lublin). This location was determined predominantly by savings connected with the use of an already existing airport, although quite soon the resolution was regarded as mistaken. Making it, the authorities observed the principle of minimalising the investment input expressed by, i.a. rendering the size of the planned enterprise dependent upon that of the facilities of another enterprise (and consequently also its production potential and number of employees). Such an approach was characteristic for Six-Year Plan investments, which ignored far-reaching effects (e.g. the assumption that the residential needs of the WSK workers would be satisfied in Lublin proved to be a total illusion). One of the distinguishing features of the development of Polish industry in 1950–1953, just as in the case of Soviet industrialisation in the 1930s, was the expansion of capital-intensive branches of industry and its far-going militarisation (for political reasons). This situation exerted a negative impact upon agriculture and other domains of the economy, and resulted in a considerable deterioration of the material living conditions of the Polish population.