

Lublin może poszczycić się bogatymi tradycjami przemysłowymi i to nie tylko w branży spożywczej. Oprócz browarów, młynów, drożdżowni powstawały tu fabryki maszyn rolniczych, fabryka wag oraz fabryka samolotów. Do dziś nie pozostało po niej nic, oprócz czerwonych hangarów przy ul. Wrońskiej i kilku budynków, przypominających o dawnej, lotniczej przeszłości Lublina.

Pierwszy warsztat mieścił się przy ulicy Bernardyńskiej w Lublinie. Zakłady znajdowały się w południowo-wschodniej części Lublina, na terenach należących dawniej do folwarku Bronowice. Położone były przy obecnej Drodze Męczenników Majdanka (nr 6/10) i Wrońskiej (nr 2). Na wschodzie graniczyły z folwarkiem Bronowice, na południu z szosą zamojską, na zachodzie z linią kolejową do Kowla, na północy z posesjami [Majdanu Tatarskiego](#).

Emil Plage postanowił rozbudować swoją fabrykę, dogodnym miejscem były grunty dawnego folwarku Bronowice, gdzie przebiegała linia kolejowa z Warszawy do Kowla oraz droga na Zamość. Na początku przeniósł tam swoją wytwórnię, a w 1899 roku wszedł w spółkę z **Teofilem Laśkiewiczem** na dziesięć lat, w związku z tym powstała nowa fabryka o nazwie „Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie”. Zakład w dalszym ciągu produkował oprzyrządowanie dla przemysłu spożywczego: gorzelni, krochmalni, browarów, rektyfikacji. Miarą jakości produktów fabryki był złoty medal na wystawie rolniczo-przemysłowej z 1901 roku w Lublinie. Zakład ciągle rozwijał się, w 1901 roku zatrudniał 154 robotników, a w 1908 – 300. W 1907 roku rozpoczęto produkcję kotłów nisko i wysokociśnieniowych na dużą skalę oraz wytwarzano elementy metalowe m.in. dla cementowni. Nabywcami produktów przedsiębiorstwa były głównie firmy rosyjskie, w tym stocznie. W 1909 roku zmarł Emil Plage, miał 41 lat, pochowano go na ewangelickiej części cmentarza przy [ulicy Lipowej](#) w Lublinie.

Koniec wojny otworzył nowe perspektywy dla fabryki, głównie za sprawą inżyniera Arkuszewskiego, zdecydowano, że fabryka zajmie się produkcją samolotów.

14 lutego 1920 roku zaakceptowano projekt i zamówiono trzysta sztuk samolotów Ansaldo A-1 „Balila” oraz Ansaldo A-300 na włoskiej licencji. W związku z tym w 1921 roku właściciele zdecydowali się na zakup nowych terenów i zwiększenie powierzchni fabryki do 14 ha, dla porównania w 1911 roku zakład rozciągał się na przestrzeni dwóch mórg ziemi, czyli ok.

jednego hektara. Pierwszy samolot w Lublinie wzbił się w powietrze 19 czerwca 1921 roku, nie była to jednak udana konstrukcja. W 1921 roku podczas wykonywania ewolucji zginął as światowego lotnictwa – pilot Adam Haber-Włyński, w 1922 w wyniku oberwania skrzydeł śmierć ponieśli chorąży J. Ryba i sierżant W. Górski. Według raportu z 1924 roku na 110 jednostek 18 uległo wypadkom, tylko jedna awaria była spowodowana winą zakładu, przyczyną reszty były wadliwe włoskie silniki. W związku z tym lubelskie samoloty nie cieszyły się dobrą sławą, zyskały miano „latających trumien”. W 1925 roku zmarł Teofil Laśkiewicz, którego udziały odziedziczył syn, Roman. W 1927 roku stanowisko głównego konstruktora w fabryce objął absolwent wyższej szkoły lotniczej w Paryżu, inż. Jerzy Rudlicki, rozpoczął on produkcję serii samolotów Lublin R. W połowie 1927 roku powstał prototyp samolotu Lublin R-VIII, który rok później został zakupiony przez armię. pod koniec 1935 roku cofnęło zamówienie na pozostałe samoloty, przez co „Zakłady mechaniczne A. Plage i T. Laśkiewicz” zostały doprowadzone do upadłości.