

<https://doi.org/10.18778/0208-6050.93.05>

ŁUKASZ CHOLEWIŃSKI

(AKADEMIA IM. JANA DŁUGOSZA W CZĘSTOCHOWIE)

Działalność społeczno-gospodarcza księcia Stanisława Lubomirskiego (1875–1932) do 1914 r.

Celem jaki stawiam sobie w pracy jest ukazanie losów księcia Stanisława Lubomirskiego do 1914 r. Był on członkiem jedynej rodziny książęcej zamieszkałej w II połowie XIX w. w subregionie częstochowskim. W artykule omówiona została działalność gospodarcza i społeczna księcia, zadano jednocześnie szereg pytań, na które próbowano znaleźć odpowiedzieć. Jak budował majątek? Jak układały się jego stosunki z włościanami? Jaka atmosfera panowała w rodzinie? To tylko najważniejsze pytania, które stawiane są w pracy.

Książę Eugeniusz, protoplasta linii na Kruszynie, oraz jego dwaj synowie Władysław i Stanisław Lubomirscy doczekali się haseł w *Polskim słowniku biograficznym*¹. Dostarczają one istotnych informacji. Niestety nie są zbyt obszerne i wiele problemów zostało w nich tylko zaznaczonych, jak np. założenie przez ks. S. Lubomirskiego „Awiaty”.

Dzieje rodu książąt Lubomirskich z Kruszyny nie doczekały się do tej pory szerszego opracowania. Mirosław Zwoliński w pracy *Poczet rodów herbowych ziemi częstochowskiej: studium genealogiczno-heraldyczne*² jeden z rozdziałów poświęcił Lubomirskim z Kruszyny. Praca ta zawiera jednak liczne błędy. Podaje np., że z pierwszego małżeństwa protoplasta linii na Kruszynie nie miał dzieci, co w świetle badań autora niniejszej pracy, wykazujących że młode małżeństwo doczekało się córki, należy odrzucić³. M. Zwoliński błędnie podał nawet nazwisko Krystyny, zamiast Zamoyskiej w pracy widnieje ona jako „Krystyna z książąt Lubomirskich”. Kolejne błędy dotyczą nabycia przez Lubomirskich Pławna,

¹ O. Beiersdorf, *Eugeniusz Lubomirski*, [w:] *Polski słownik biograficzny* [dalej: *PSB*], t. XVIII, Warszawa 1973; Z. Landau, *Lubomirski Stanisław*, [w:] *PSB*, t. XVIII, Warszawa 1973; A. Biernacki, T. Przybylski, *Lubomirski Władysław*, [w:] *PSB*, t. XVIII, Warszawa 1973, s. 65.

² M. Zwoliński, *Poczet rodów herbowych ziemi częstochowskiej: studium genealogiczno-heraldyczne*, Częstochowa 2009.

³ Ossolineum, *Archiwum Lubomirskich z Kruszyny, Korespondencja Eugeniusza Lubomirskiego*, rkps 6030.

będącego w latach 1906–1932 własnością ks. S. Lubomirskiego. Według M. Zwolińskiego nabył tę miejscowość w 1903 r. ojciec Stanisława, ks. Eugeniusz Lubomirski. Z badań w Wydziale Ksiąg Wieczystych Sądu Rejonowego w Radomsku wynika, że zakupu dokonała księżna Natalia Lubomirska w roku 1894⁴, szwagierka Stanisława (o czym szerzej w dalszej części). Pławno nie zostało też kupione od Mariana Gruszeckiego, jak twierdzi M. Zwoliński, ponieważ w 1903 r., nie żył on już od kilkunastu lat.

Bolesław Bartnik w *Monografii Pławna*⁵ podał z kolei trzy różne daty nabycia majątku przez księcia S. Lubomirskiego: 1903, 1905 i 1906 r., bez ujawnienia źródeł informacji. Praca ta nie ma zresztą charakteru naukowego. Bartnik podał także informacje o powstaniu szkoły dwuklasowej w Pławnie. Autor niniejszej pracy nie odnalazł w źródłach potwierdzenia informacji zawartych w *Monografii*, a brak przypisów dodatkowo utrudnia sprawdzenie ich wiarygodności.

W książce *400 lat dziejów parafii Pławno*⁶ B. Bartnik także popełnił błędy. Przede wszystkim pomylił księżną Natalię z Jadwigą Lubomirską, żoną księcia S. Lubomirskiego. Podaje, że to ta druga zbudowała ochronkę dla dzieci, podczas gdy była ona dziełem ks. N. Lubomirskiej. Praca jest pozbawiona przypisów i nie ma żadnych cech pracy naukowej. Autor posługuje się stylem potocznym, nie brakuje kolokwializmów. Niestety jest to jak dotąd jedyna praca opisująca dzieje parafii w Pławnie.

Lubomirski Stanisław Sebastian przyszedł na świat 31 stycznia 1875 r. w Krakowie⁷. Lata dzieciństwa spędził w Kruszyńcu. Szkołę średnią ukończył w Krakowie, następnie studiował na uniwersytetach w Berlinie i Fryburgu. Po ukończeniu studiów ekonomicznych powrócił do kraju. Zamieszkał w warszawskiej kamienicy przy ul. Moniuszki 3. Wspólnie z Henrykiem Radziszewskim założył Krajowy Dom Bankowy. Miał on zajmować się operacjami finansowymi i handlowymi.

Jeden z oddziałów został otwarty w Częstochowie. „Goniec Częstochowski” tak opisał uroczyste jego poświęcenie: „Stosownie do zapowiedzi w dniu wczorajszym ksiądz kanonik Marian Fulman dopełnił aktu poświęcenia nowo założonej w naszym mieście filii Krajowego Domu Bankowego, którego lokal mieści się w domu nr 22 przy zbiegu Alei 2-jej z ulicą Teatralną [obecną Aleją Wolności – przyp. Ł.Ch]. Poświęcenie odbyło się w ścisłym gronie pracowników filii i osób bankowi bliskich. Z okazji tej uroczystości właściciel firmy ks. Stanisław Lubomirski złożył na ręce ks. kan. Fulmana pewną kwotę na dalszą budowę kościoła Św. Rodziny [obecna katedra archidiecezjalna – Ł.Ch.] oraz nadesłał do

⁴ Sąd Rejonowy Radomsko, Wydział Ksiąg Wieczystych, sygn. 176, t. II, Dział II, s. 8–9.

⁵ B. Bartnik, *Monografia Pławna*, Pławno 1997.

⁶ Idem, *400 lat dziejów parafii Pławno*, Pławno 2013.

⁷ Z. Landau, *Lubomirski Stanisław*, [w:] *PSB*, t. XVIII, s. 56–58.

redakcji naszej rb. 200- przeznaczając z tej sumy rb. 100- na wpisy dla niezamożnych uczniów gimnazjum polskiego p. Kościńskiego, oraz po rb. 50- na dwa towarzystwa dobroczynności: dla chrześcijan i dla Żydów”⁸.

Książę S. Lubomirski za pośrednictwem Konstantego Radkiewicza zainteresował kapitalistów austriackich zainwestowaniem w Krajowy Dom Bankowy w Warszawie i przekształcenie go w Bank Przemysłowy Warszawski SA⁹. Automatycznie przemianowano także oddział częstochowski. Jako, że w 1913 r. nastąpiła likwidacja banku, zlikwidowano także (1 lipca) jego oddział w Częstochowie¹⁰.

Wspólnie z K. Radkiewiczem nabył też S. Lubomirski pola naftowe na wyspie Czelekiem na Morzu Kaspijskim. Na wielką skalę rozpoczął wydobywanie tam wosku ziemnego¹¹.

Książę był także jednym z założycieli stajni wyścigowej Kruszyna-Widzów (pozostałymi byli jego bracia Stefan i Władysław Lubomirscy), która w latach 1890–1914 osiągnęła najwyższy europejski poziom. Konie braci Lubomirskich wygrywały wyścigi na torach rosyjskich, niemieckich, austriackich i węgierskich. Spółka istniała do 1911 r., kiedy właścicielem stajni został tylko książę Władysław Lubomirski¹².

Książę był również prezesem zarządu „Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Machin i Odlewów K. Rudzki i Ska”. Znajdowała się ona w Mińsku Mazowieckim za przejazdem kolejowym od strony wschodniej, przylegającej do ul. Karzewskiej (obecnie gen. K. Sosnkowskiego) i w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych. Początkowo znana jako „Filia Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Machin i Odlewów K. Rudzki i Spółka w Warszawie”. Fabryka powstała na części gruntów dworskich znanych pod nazwą Kolonia Mińsk. Z obszaru Towarzystwo wykupiło od Seweryna Dorii Dernałowicza obszar o powierzchni dwu dziesięcin 174 sążni kwadratowych, na którym wybudowano nowoczesny zakład przemysłowy. Budowę rozpoczęto w 1899 r. (jednak za datę powstania

⁸ „Goniec Częstochowski” 1909, nr 52, s. 2.

⁹ W. M o r a w s k i, *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008, s. 184.

¹⁰ „Goniec Częstochowski” 1913, nr 61, s. 3.

¹¹ Ozeokryt, dawniej: wosk ziemny – mieszanina stałych wielkocząsteczkowych węglowodorów, głównie n- i izoparafinowych. Nazwa została nadana przez E.F. Glockera w 1833 r. Właściwości fizyczne: barwa: żółta do czerwono-brunatnej; temperatura topnienia: 50–100 °C; nierozpuszczalny w wodzie, a rozpuszczalny w rozpuszczalnikach węglowodorowych. Występowanie: nad Morzem Kaspijskim, w Ameryce Północnej, w Iraku. Największe na świecie skupienie ozokerytu występuje w okolicach Borysławia na Ukrainie. Używany jest do wyrobu świec, smarów, kremów, maści i materiałów izolacyjnych.

¹² Na temat stajni wyścigowej Kruszyna-Widzów por. Ł. C h o l e w i ń s k i, *Sukcesy i porażki stajni wyścigowej Kruszyna-Widzów w latach 1880–1914*, „Wschodni Rocznik Humanistyczny” 2013, t. IX, s. 189–205.

zakładu przyjmuje się rok 1898 – gdyż prawdopodobnie zapadła decyzja o jego powstaniu) i trwała ona kilka lat. Już w 1900 r. fabryka wyprodukowała pierwsze konstrukcje mostów. Fabryka Rudzkiego i Lubomirskiego zasłynęła z budowy mostów nie tylko na terenie Królestwa Polskiego, ale i w Cesarstwie Rosyjskim oraz w południowej Europie. Wybudowała mosty m.in. na rzekach: Amur, Dźwina, Newa, Syr-daria i Wołga. Produkcja mostów i turbin była podstawowym asortymentem, dodatkowo jednak wytwarzano też pociski i jaszczce artyleryjskie. W Fabryce pracował m.in. inż. Aureliusz Chróścielewski – współzałożyciel miejscowego Gimnazjum Męskiego, a lekarzem zakładowym był filantrop dr Jan Hubert. W okresie I wojny światowej dział zbrojeniowy ewakuowano wraz z pracownikami do Jekaterynosławia¹³.

Książę wykazywał duże zainteresowanie nowościami motoryzacyjnymi oraz lotnictwem. Wybudował modne w owym czasie „garaże samochodowe” – Warszawski Dom Handlowy dla potrzeb automobilizmu. Według dzisiejszych standardów była to stacja obsługująca pojazdy, połączona z warsztatem naprawczym i stacją benzynową. Swoje przedstawicielstwa miały w niej także zagraniczne firmy samochodowe. „Dom” mieścił się przy Nowym Świecie 40. Jego projekt opracował architekt Wacław Moszkowski¹⁴.

Książę Stanisław Lubomirski był także zaangażowany w społeczną działalność w Towarzystwie Automobilistów Królestwa Polskiego, które zrzeszało prywatnych właścicieli samochodów. Jednym z jego członków był Piotr Lubicz-Strzeszewski prezes Koła Awiatorów. Prawdopodobnie to on zainteresował księcia szybko rozwijającym się przemysłem lotniczym i nakłonił go do budowy fabryki lotniczej w Warszawie¹⁵.

W 1910 r. w produkcji samolotów przodowała Francja. Działo tam osiem dużych fabryk oraz liczne małe przedsiębiorstwa przemysłu lotniczego. Stąd też, jeżeli zakłady S. Lubomirskiego miały osiągnąć wysoki poziom, należało wzorować się na tym państwie. Warszawskie Towarzystwo Lotnicze Awiata – taką nazwę przyjęły warsztaty – stać się miało pierwszą na ziemiach polskich fabryką samolotów. Organizacją przedsięwzięcia zajęł się Piotr Lubicz-Strzeszewski. Przebywał on kilkakrotnie we Francji, gdzie zapoznał się z tamtejszym przemysłem lotniczym.

Władze rosyjskie szybko wydały zezwolenie, ponieważ w państwie carów przemysł lotniczy w zasadzie jeszcze nie istniał. Na początku czerwca 1910 r. Rosjanie wyrazili zgodę na powołanie „Warszawskiego Towarzystwa Awiata”. Otrzymało ono od rosyjskiego wojska w bezpłatną dzierżawę część Pola Moko-

¹³ J. Kuliowski, *585 lat Mińska Mazowieckiego*, Mińsk Mazowiecki 2006, s. 29.

¹⁴ K. Sławiński, *Lotnisko Mokotowskie w Warszawie*, Warszawa 1981, s. 15.

¹⁵ *Ibidem*.

towskiego¹⁶ na okres 15 lat¹⁷. W zamian „Awiata” miała szkolić bezpłatnie w pilotażu co roku dwóch oficerów garnizonu warszawskiego¹⁸. Wojsko carskie zastrzegło sobie także prawo do pierwokupu samolotów wyprodukowanych przez fabrykę. Była to więc bardzo korzystna dla Polaków umowa. Dyrektorem został brat Stanisława, Stefana i Władysława – Konstanty Lubomirski¹⁹. Dyrekcja Towarzystwa mieściła się przy ulicy Świętokrzyskiej 28, w domu Władysława Lubomirskiego. Natomiast pozostała część znajdowała się na Polu Mokotowskim.

Teren, który został przydzielony „Awiacie”, ciągnął się wzdłuż południowo-zachodniego ogrodzenia toru wyścigów konnych, następnie na tyłach rosyjskiego szpitala wojskowego aż do ulicy Topolowej. Nie sprecyzowano bliżej granic południowej i zachodniej. W pobliżu rosyjskiego szpitala wojskowego wzniesiono pomieszczenia gospodarcze oraz budynki mieszkalne. Kotłownia wytwarzała parę do napędu własnej elektrowni, co stanowiło wówczas duży luksus, na który pozwolić sobie mogły tylko najbogatsze przedsiębiorstwa. Hale fabryczne ustawione były w dwóch rzędach w odległości 100 m od siebie. Znajdowały się w nich: stolarnia, lakiernia, tapicernia i montownia. Techniczne wyposażenie sprowadzono z Wielkiej Brytanii. Hangary wzniesiono wzdłuż ogrodzenia terenu wyścigów konnych. Wjazd prowadził ul. Topolową pozbawioną chodników, utwardzonej jezdni i oświetlenia. Budowa rozpoczęła się we wrześniu 1910 r. Już w listopadzie gotowe były hangary²⁰. Pomimo braku bram oraz oświetlenia elektrycznego, znaleźli się chętni do wynajmu. Hangar nr 1 [od ul. Topolowej] wynajęli za opłatą 125 rubli miesięcznie Czesław Zbierański wraz ze Stanisławem Cywińskim, budujący samolot własnej konstrukcji w szopie przy ul. Solec²¹.

¹⁶ Pole Mokotowskie było do 1870 r. terenem ćwiczeń wojskowych. Około tego roku rosyjskie władze wojskowe zgodziły się na wybudowanie tam toru wyścigów konnych.

¹⁷ K. Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974, s. 12. Por. także i d e m, *Lotnisko mokotowskie...*, s. 17.

¹⁸ W szkole „Awiaty” uczyło się latania trzech oficerów: por. por. Krachowiecki, Sołowiow oraz Aleksandrowicz, cyt. za: K. Sławiński, *Lotnisko mokotowskie...*, s. 25.

¹⁹ Konstanty Eugeniusz ks. Lubomirski (25 lipca 1868 w Kruszynie – 17 sierpnia 1934 w Landwarowie k. Wilna) studiował w Rydze, gdzie został przyjęty do korporacji studenckiej „Arkonia” (nr ew. 412). Był ochotnikiem 3. baterii gwardii 3. Brygady Artylerii Gwardii (zwolniony w 1890 r. jako ogniomistrz), od 1897 r. był urzędnikiem bez pensji przy warszawskim generał-gubernatorze Aleksandrze ks. Imertyńskim.

²⁰ *Ibidem*, s. 20.

²¹ „Wynajęłem pierwszy z brzegu hangar, wówczas jeszcze bez wrót. Był to problem nowy i trudny wtedy jeszcze dla ludzi, którzy nigdy nie mieli do czynienia z wyciąganiem samolotu o szerokości 15 i więcej metrów. Wobec tego hangar ten nie mógł być zamykany. A do zrobienia drzwi, składających się z kilku części – bardzo ciężkich i niewygodnych do zamykania przez jednego człowieka – w początkach budowy hangarów jeszcze nie doszło. Deszcz nie lał tam na głowę, ale za to w drodze od tramwaju do hangaru trzeba było przebrnąć kawał pola w głębokim i tłustym błocie [...] droga na pole była zresztą nie tylko niemilosiernie gliniasta, ale i nie oświetlona. Hanga-

Płatowiec przewieziono konnym wozem na Pole Mokotowskie. Wywołało to ogólną sensację. Cz. Zbierański wspominał: „warszawscy ulicznicy biegnąc za niecodziennym pojazdem wykrzykiwali »Wariaci lecą do piekła«”²².

Warszawski Dom Handlowy dla potrzeb automobilizmu przynosił niewielkie dochody. Konstanty Lubomirski liczył na to, że „Awiata” odmieni jego sytuację finansową. Zamierzał oprócz produkcji samolotów, uruchomić produkcję samochodów. Tymczasem przeniósł do „Awiaty” prawie cały personel Domu Handlowego. Dyrektorem administracyjnym mianował kierownika Domu Starzyńskiego. Kierownikiem warsztatów został Supniewski. O ekipie tej bardzo negatywnie pisał Cz. Zbierański²³.

Inżynierem konstruktorem został wkrótce Marian Król. Był on absolwentem francuskiej „Wyższej Szkoły Lotniczej”. Szefem wyszkolenia pilotów mianowano Henryka Segno. Urodził się on w polskiej rodzinie inteligenckiej w Petersburgu. W 1909 r. ukończył szkołę pilotów w Zakładach Lotniczych Farmana we Francji. W maju następnego roku otrzymał we „Wszechrosyjskim Aeroklubie” dyplom pilota z numerem pierwszym. O „Awiacie” opowiedział mu przebywający w Petersburgu Zaleski – dziennikarz „Kuriera Warszawskiego”. Zaproponował, by pilot skontaktował się ze S. Lubomirskim²⁴. Po rozmowie z właścicielem otrzymał angaż na stanowisko instruktora i pilota oblatywacza. Jego wynagrodzenie wynosiło 500 rb. miesięcznie plus 50% premii i nagród zdobytych na imprezach na samolotach produkowanych w „Awiacie”. Kontrakt został zawarty na okres jednego roku²⁵.

Nauka latania w „Awiacie” trwała od sześciu do ośmiu tygodni i, tak jak dzisiaj, obejmowała teorię i praktykę. Wykłady odbywały się w budynku administracyjnym. Prowadzili je H. Segno i M. Król. Loty wykonywane były w porannych godzinach i to tylko przy dobrej pogodzie²⁶. Cena kursu wynosiła 450 rb. Uczeń obciążony był także kosztami rozbitego przez siebie samolotu²⁷.

ry nie miały żadnego oświetlenia, a przecież praca moja i mego współnika odbywała się przeważnie wieczorami”. Cz. Z b i e r a ń s k i, *O narodzinach lotnictwa polskiego*, [w:] *Pierwsze skrzydła*, Warszawa 1972, s. 17.

²² *Ibidem*, s. 18.

²³ Kierownikiem handlowym firmy był K. Starzyński, majstrem warsztatowym mechanik S. Supniewski, który jak dotąd nie zdradzał żadnego zainteresowania „jakimś tam lataniem w powietrzu” lub „budowaniem maszyn do latania. Pomimo to Supniewski objął stanowisko kierownika technicznego. [...] Ekipa ta nie miała elementarnego pojęcia o lotnictwie”. Cz. Z b i e r a ń s k i, *O narodzinach...*, s. 29.

²⁴ H. S e g n o, *Moje wspomnienia lotnicze*, [w:] *Pierwsze skrzydła...*, s. 156.

²⁵ K. S ł a w i ń s k i, *Lotnisko Mokotowskie...*, s. 21. Por. też H. S e g n o, *Moje wspomnienia...*, s. 161.

²⁶ H. S e g n o, *Moje wspomnienia...*, s. 163.

²⁷ K. S ł a w i ń s k i, *Lotnisko Mokotowskie...*, s. 21.

Uroczyste otwarcie „Awiaty” nastąpiło w sobotę 17 czerwca 1911 r. „Tygodnik Ilustrowany” tak zrelacjonował to wydarzenie: „I Warszawa nareszcie podniosła ikarowe skrzydła... wszędzie latają aeroplany tylko ich na niebie warszawskim nie widać! No i my też będziemy mieli katastrofy swoje. Ale i zarazem miejsce swoje w rocznikach awiatyki. [...] Fabryka już wyprodukowała cztery aeroplany. Już przeszło 50 robotników pracuje w onej fabryce. Słowem, impreza zaczęła rozwijać się szybko i nader pomyślnie. Rozpoczęły się w tych dniach wzloty systematyczne nad polem tutejszym wyścigowym i wykazały nieoczekiwany zasób sił miejscowych zdolnych podążyć za postępowaniem awiatyki zagranicznym. Publiczność też nasza żywo zainteresowała się wzlotami”²⁸.

26 czerwca 1911 r. w czasie lotów pokazowych na Awiaticu rozbił się H. Segno. Pilot odniósł lekkie rany. Prasa jednak zaatakowała organizatorów za brak opieki sanitarnej na lotnisku. Odniosło to skutek i od tego czasu w trakcie pokazów na lotnisku przebywała konna karetka pogotowia z lekarzem²⁹.

Latem tego samego roku Wszechrosyjski Areoklub zorganizował wielką imprezę lotniczą – przelot Petersburg–Moskwa. Awiata desygnowała dwóch pilotów: na Bleriocie Jankowskiego oraz Lercha na Estrichu. Ten pierwszy, wyszkolony we Francji, nie był pilotem Awiaty, latał tylko w organizowanych przez nią zawodach. Niestety żaden z wymienionych pilotów nie ukończył lotu. Innym Polakiem biorącym udział w imprezie był pochodzący z terenów Ukrainy hrabia Michał Scipio del Campo. Po awarii silnika, lądował przymusowo i do Moskwy dotarł samochodem. W stolicy Rosji spotkał się z K. Lubomirskim oraz zniemczonym kurlandzkim arystokratą baronem Krummem. Pełnił on jakąś bliżej nieznaną autorowi funkcję w dyrekcji „Awiaty”. Wydaje się jednak, że głównie towarzyszył K. Lubomirskiemu i żył na jego koszt. Książę zaczął namawiać pilota, aby został kierownikiem szkoły pilotów i oblatywaczem. Ten nie odmówił, ale także nie zdecydował się od razu. Obiecał przyjechać do Warszawy po zawodach³⁰. W „Awiacie” zjawił się 13 sierpnia. Za zgodą braci Lubomirskich wsiadł do nieznanego mu Estricha i wzbił się w powietrze. Minął teren lotniska, przeleciał ulicę Marszałkowską, następnie Saski Ogród, wykonał krąg nad Starym Miastem oraz Zamkiem Królewskim, po czym lecąc wzdłuż Krakowskiego Przedmieścia, Nowego Świata i Alei Jerozolimskich doleciał na lotnisko³¹.

Widok krążącego nad miastem samolotu wywołał ogromne zainteresowanie mieszkańców. W tym samym czasie do Ratusza pędził S. Lubomirski. Musiał zażegnać nadciągające problemy, obowiązywał bowiem zakaz latania nad mia-

²⁸ „Tygodnik Ilustrowany” 1911, nr 25, s. 493.

²⁹ H. Segno, *Moje wspomnienia...*, s. 168.

³⁰ M. Scipio Del Campo, *Wspomnienia z nieba i ziemi*, [w:] *Pierwsze skrzydła...*, s. 118–119.

³¹ K. Sławiński, *Lotnisko mokotowskie...*, s. 23. Por. także M. Scipio Del Campo, *Wspomnienia z nieba...*, s. 119.

stem wydany przez gubernatora. Policmajstrowi wmówiono, że winny jest obco-krajowiec, który nie znał przepisów. Tego samego dnia pilot latał także na samolocie konstrukcji Cz. Zbierańskiego³². Wkrótce, po ustąpieniu H. Segno, objął stanowisko instruktora³³.

Jesienią tego samego roku „Awiata” ukończyła nowy typ Awiatica, wykonany z drewna. Był on dla dyrekcji niesłychanie ważny, dlatego – chcąc go zareklamować – postanowiono wysłać go drogą powietrzną do Petersburga. Poleciał nim M. Scipio Del Campo oraz mechanik. Defekt silnika spowodował przymusowe lądowanie, przy którym samolot uległ rozbiciu³⁴.

Dla znajdującej się w problemach finansowych „Awiata” był to kolejny cios. Już kilka miesięcy później została ona przejęta przez rosyjskie wojsko. Wydaje się, że głównym problemem byli współpracownicy księcia Lubomirskiego. Negatywnie pisali o nich Cz. Zbierański³⁵ i Grzegorz Piotrowski³⁶.

Sam książę S. Lubomirski nie latał samolotami. „Książę Lubomirski, który bardzo często w pogodny wieczór odwiedzał lotnisko i obserwował loty moje i uczniów, sam pomimo kilku moich propozycji, nie chciał nigdy polecieć, śmiejąc się i mówiąc, że mu życie i kości miłe”³⁷.

W 1906 r. S. Lubomirski wydzierżawił od Natalii Lubomirskiej majątek Pławno³⁸. Miejscowość znajdowała się 20 km od Kruszyny w gminie Gidle. Akt kupna przez N. Lubomirską zawiera datę 17 września 1894 r. Księżna nabyła majątek od hrabiego Stanisława Aleksandrowicza za sumę 150 000 rb. Dobra Pławno składały się z folwarków: Pławno, Strzała, Przyrębów, Borki, Wesoła, Babieniec, Sobków, Mękwa, Nieszkodna, Zielonki. Rozległość dominium wynosiła 3931 morg. Grunty orne zajmowały wraz z ogrodami 336 morg. Funkcjonowała gorzelnia produkująca alkohol zarówno z ziemniaków, jak i z jęczmienia. Działalność cegielni była możliwa dzięki pokładom wapienia i glinki ogniotrwałej. W skład klucza wchodziły jeszcze wsie: Stanisławowice, Bobry z młynem wodnym, Gowarzędzów, Ludwików, Szyszków, Zagórze i Szczepocice³⁹.

³² Cz. Z b i e r a ń s k i, *O narodzinach...*, s. 19, 21.

³³ I d e m, *Dzieje polskich...*, s. 13.

³⁴ M. S c i p i o D e l C a m p o, *Wspomnienia z nieba i ziemi*, [w:] *Pierwsze skrzydła...*, s. 125–127.

³⁵ Krótkowzroczność wykazywali jego plenipotenci i kierownicy w Towarzystwie „Awiata”. Często w rozmowach słyszało się wypowiedzi, że „książę ma pieniądze, to może płacić” lub „jak się książę chce bawić w awiację, musi płacić”. Cz. Z b i e r a ń s k i, *O narodzinach...*, s. 28.

³⁶ „Awiata” warszawska zrobiła na mnie fatalne wrażenie. Nigdzie na świecie nie widziałem tylu dyrektorów i tylu intryg i tak mało poszanowania dla pracy „bezpośredniego” pracownika – pilota i mechanika lotniczego. Nie zdziwiłem się też, gdy wkrótce się dowiedziałem, że „Awiata” zbankrutowała”. G. P i o t r o w s k i, *Z wysokości lotu*, [w:] *Pierwsze skrzydła...*, s. 81.

³⁷ H. S e g n o, *Moje wspomnienia...*, s. 176.

³⁸ *Kronika parafii Pławno*, rkps przechowywany w parafii.

³⁹ Sąd Rejonowy Radomsko, Wydział Ksiąg Wieczystych, sygn. 176, t. II, Dział II, s. 8–9.

W tym samym roku ks. S. Lubomirski ofiarował na szkołę, bezpłatnie i bezterminowo, swój dom znajdujący się w rynku. Placówkę poświęcono i uruchomiono w grudniu. Jednocześnie w tym samym budynku urządzono czytelnię. Utrzymano funkcjonowanie ochronki dla dzieci dworskich i z majątku, do której uczęszczało ich 180. W 1910 r. kosztem założycieli stanął bliżej pałacu wymurowany budynek ochronki, który „księstwo urządzili”⁴⁰.

Książę Stanisław Lubomirski wraz z żoną Jadwigą z Jełowickich otoczyli opieką także kościół parafialny w Pławnie. Księżna ufundowała schody betonowe (sześć stopni), jej kosztem przeprowadzono otynkowanie ścian i wieży za zewnątrz. Cały kościół został pobielony. Książę z kolei ofiarował 700 rb. na pokrycie dachu świątyni⁴¹.

Postać ks. Stanisława Lubomirskiego starano się przedstawić możliwie dokładnie. Był to człowiek, którego interesowały duże pieniądze i interesy na znaczną skalę. Stąd wynikały inwestycje w Fabrykę Machin i Odlewów czy kopalnie nad Morzem Kaspijskim. Książę nie bał się ryzyka, jakim niewątpliwie była decyzja o utworzeniu „Awiaty”. Jej upadek związany był z fatalną sprzedażą i niekompetencją, a niejednokrotnie wręcz ignorancją, ze strony pracowników. „Awiata” stworzyła podstawy przemysłu lotniczego i szkolenia pilotów na ziemiach polskich i jest to jej nieocenione osiągnięcie. Dodać także należy, że w 1912 r., w napiętej sytuacji europejskiej, przejęcie przez rosyjską armię przedsiębiorstwa lotniczego było chyba nieuniknione. Książę był bardzo dobrym gospodarzem dóbr Pławno. Nie można jednoznacznie ocenić jego stosunków z włościanami ze względu na brak źródeł na ten temat. Przypuszczać można, że były one lepsze niż w przypadku jego brata księcia Stefana Lubomirskiego w Kruszynie. Starszy brat ks. S. Lubomirskiego musiał radzić sobie z kradzieżami w majątku, nieufnością, a niejednokrotnie wrogim nastawieniem ze strony włościan.

Książę nie doczekał się dzieci. Z księżną Jadwigą z Jełowickich przez wiele lat pozostawał w separacji. Małżonkowie nigdy jednak nie rozwiedli się.

Wybuch I wojny światowej zakończył pewien etap życia księcia S. Lubomirskiego. Przed członkami rodziny Lubomirskich stanęły teraz nowe wyzwania i problemy, którym musieli sprostać, stając się obywatelami odrodzonej Polski.

⁴⁰ *Kronika parafii Pławno...*

⁴¹ *Ibidem.*

ŁUKASZ CHOLEWIŃSKI

Tätigkeit sozioökonomisch den Prinz Stanislaw Lubomirski (1875–1932) bis 1914 J.

Das Thema dieser Arbeit ist die Figur des Prinzen Stanislaw Lubomirski. Der Autor präsentiert das Schicksal der ein prominenter industrieller, Gutsbesitzer und revolutionären aus der 19. und 20. Jahrhunderts Prüfung der Schaffung eines „National Bank-Hauses“ von seinem Netz und Betrieb. Der Autor präsentiert auch die Funktionsweise der der „Compact Fabrik Lager und Maschinen Gussteile k. Rudzki und Ska“, die Prinzen Stanislaw Lubomirski Präsident war.

Ein wesentlicher Teil des Lebens des Herzogs war aerospace und automotive. Es hat gemeinsam mit seinem Bruder, Konstanty investiert. „Awiaty“ – die erste im polnischen Werk von Flugzeugen, mit Fürst Stanislaw Lubomirski Vater der polnischen Luftfahrt gemacht. Der Autor präsentiert diese Fabrik und die Ursachen ihres Niedergangs 1912.

Fürst Stanislaw Lubomirski war für seine organisatorischen Fähigkeiten und in seinem Landsitz in Pławno gehostet. Der Autor präsentiert die Fakten des Baus neuer Kindertagesstätten für Kinder geschuldet. Reparaturen-Pfarrkirche in Pławno, durchgeführt von den Eigentümern des Grundstücks diskutiert.