

WIEK XIX



ZAKŁAD WIELKOPIECOWY W STARACHOWICACH
Z 1841 ROKU

W XIX WIEKU TERENY WZDŁUŻ
RZEKI KAMIENNEJ
ZDOMINOWAŁ PRZEMYSŁ
METALURGICZNY.
Z INICJATYWY STANISŁAWA
STASZICA POWSTAŁ
“CIĄG FABRYK ŻELAZA”.

- 1818 PRZEJĘCIE TERENÓW OD OPACTWA CYSTERSÓW W WĄCHOCKU.
- 1841 URUCHOMIENIE ZAKŁADU WIELKOPIECOWEGO W STARACHOWICACH.
- 1870 SPRZEDAŻ ZAKŁADÓW BARONOWI ANTONIEMU FRAENKELOWI.
- 1875 UTWORZENIE „TOWARZYSTWA STARACHOWICKICH ZAKŁADÓW GÓRNICZYCH” SPÓŁKA AKCYJNA, JEDNEJ Z PIERWSZYCH POWSTAŁYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM W PRZEMYŚLE METALURGICZNYM.
- 1885 DOPROWADZENIE LINII KOLEJOWEJ.



ZAKŁAD WIELKOPIECOWY W STARACHOWICACH
Z 1889 ROKU

NOWY ZAKŁAD 1899

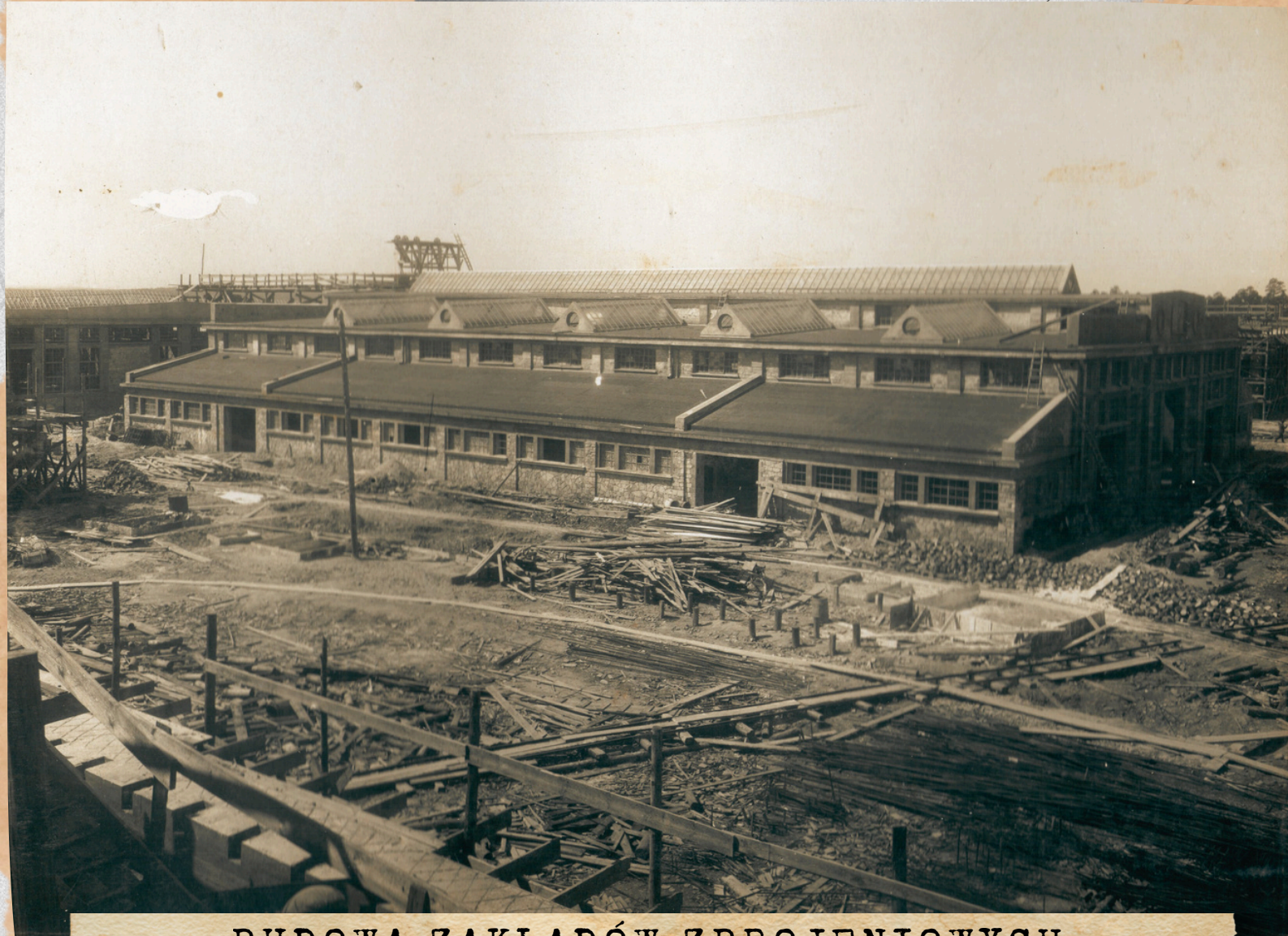
1899 – ODDANIE DO UŻYTKU
NOWEGO ZAKŁADU
WIELKOPIECOWEGO.

ZASTOSOWANIE NOWOCZESNEJ
TECHNOLOGII:

- OPALANIE PIECÓW KOKSEM,
- MASZYNA PAROWA
WYTWARZAJĄCA DMUCH
POWIETRZA DO PIECA,
- SYSTEM ODZYSKU GAZU
WIELKOPIECOWEGO.

NOWO WYBUDOWANY PIEC NIESTETY NIE TRAFIŁ NA DOBRE CZASY.
NA POCZĄTKU XX WIEKU ZAKŁAD PRZEŻYWAŁ POWAŻNE TRUDNOŚCI
ZWIAZANE Z DOMINACJĄ RYNKOWĄ FIRM ROSYJSKICH, NASTĘPUJĄ
LICZNE PRZESTOJE SPOWODOWANE MIĘDZY INNYMI POWODZIĄ,
STRAJKAMI ROBOTNICZYMI CZY ZMAGANIAMI WOJENNYMI
W TRAKCIE I WOJNY ŚWIATOWEJ.

ZAKŁADY ZBROJENIOWE



BUDOWA ZAKŁADÓW ZBROJENIOWYCH
W STARACHOWICACH

8 STYCZNIA 1920 ROKU
ZARZĄD „TOWARZYSTWA
STARACHOWICKICH ZAKŁADÓW
GÓRNICZYCH” PODPISUJE
UMOWĘ NA BUDOWĘ ZAKŁADÓW
MECHANICZNYCH Z ODDZIAŁAMI
ZDOLNYMI DO PRODUKCJI DZIAŁ
I AMUNICJI ARTYLERYJSKIEJ.

- PIERWSZE LATA DZIAŁALNOŚCI TO ZAKUP LICENCJI NA PRODUKCJĘ DZIAŁ I AMUNICJI, (ŠKODA, SCHNEIDER, BOFORS)
- 1928 UTWORZENIE WŁASNEGO BIURA KONSTRUKCYJNEGO,
- 1939 PRZEJĘCIE FABRYKI PRZEZ NIEMIECKI KONCERN „HERMAN GÖRING WERKE”,
- 1944 DEMONTAŻ ZAKŁADU I WYWÓZ WYPOSAŻENIA W GŁĄB NIEMIEC.



BUDYNEK DYREKCJI FABRYKI SAMOCHODÓW
CIĘŻAROWYCH W STARACHOWICACH

FABRYKA SAMOCHODÓW POCZĄTEK

12 STYCZNIA 1948
MINISTERSTWO PRZEMYSŁU
I HANDLU ZDECYDOWAŁO
O NOWYM PROFILU
DZIAŁALNOŚCI. ZADANIEM
ZAKŁADÓW STARACHOWICKICH
MIAŁA BYĆ PRODUKCJA
SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH.

ZADANIE POSTAWIONE FABRYCE NIE BYŁO ŁATWE DO WYKONANIA. BRAK MASZYN, URZĄDZEŃ, ODPOWIEDNIO WYKSZTAŁCONEJ W TYM KIERUNKU KADRY TECHNICZNEJ ORAZ DOŚWIADCZENIA W PRODUKCJI POJAZDÓW NIEZWYKLE UTRUDNIAŁ REALIZACJĘ PLANU. Z POMOCĄ PRZYSZŁY INNE OŚRODKI W KRAJU (CENTRALNE BIURO KONSTRUKCYJNE PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO ORAZ ZAKŁADY MECHANICZNE W URSUSIE), W KTÓRYCH TO POWSTAŁY PROJEKTY PIERWSZEJ POWOJENNEJ POLSKIEJ CIĘŻARÓWKI O NAZWIE „STAR 20”.



TRANSPORT KOLEJOWY SAMOCHODÓW STAR 28

FABRYKA SAMOCHODÓW ROZWÓJ

W OKRESIE POLSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
FABRYKA SAMOCHODÓW
CIĘŻAROWYCH
W STARACHOWICACH BYŁA
JEDNYM Z FILARÓW PRZEMYSŁU
MOTORYZACYJNEGO W POLSCE.
JEJ ROZWÓJ NIEROZERWALNIE
ZWIAZANY BYŁ Z ODBUDOWĄ
KRAJU PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ.

W 1949 ROKU ROZPOCZĘTO PRODUKCJĘ MODELU "STAR 20" I BYŁ TO
MOMENT PRZEŁOMOWY – SYMBOL ODBUDOWY POLSKIEGO PRZEMYSŁU,
POCZĄTEK DŁUGIEJ HISTORII MARKI STAR.

W KOLEJNYCH DEKADACH FABRYKA W STARACHOWICACH DYNAMICZNIE
SIĘ ROZWIJAŁA. POWSTAWAŁY NOWE MODELE (M.IN. STAR 21, 25, 66,
28, 29, 200, 266), ROZSZERZANO PROFIL PRODUKCJI, A POJAZDY
EKSPORTOWANO DO WIELU KRAJÓW. ZAKŁAD BYŁ JEDNYM
Z NAJWIĘKSZYCH PRACODAWCÓW W REGIONIE – A W SZCZYTOWYM
OKRESIE ZATRUDNIAŁ BLISKO 25 TYSIĘCY PRACOWNIKÓW.



STAR 1142 Z ODCHYLANĄ KABINĄ (1986)

FABRYKA SAMOCHODÓW LATA 80.

LATA 80. XX WIEKU TO DLA
STARACHOWICKIEJ FABRYKI
OKRES PEŁEN ZAWIROWAŃ,
TRUDNYCH DECYZJI I WIELKIEJ
NIEPEWNOŚCI.

Z JEDNEJ STRONY BYŁ TO
SCHYLEK EPOKI PRL-U,
W KTÓREJ FABRYKA ODGRYWAŁA
STRATEGICZNĄ ROLĘ
W GOSPODARCE
SOCJALISTYCZNEJ,

Z DRUGIEJ – POCZĄTEK NOWEJ RZECZYWISTOŚCI USTROJOWEJ
I EKONOMICZNEJ, W KTÓREJ DOTYCHCZASOWE ZASADY FUNKCJONOWANIA
ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH PRZESTAŁY OBOWIĄZYWAĆ.

W LATACH 80. FSC NADAL PRODUKOWAŁA CIĘŻARÓWKI W ZNACZNYCH
ILOŚCIACH I ZATRUDNIAŁA TYSIĄCE PRACOWNIKÓW. POMIMO PROBLEMÓW
Z DOSTĘPEM DO NOWOCZESNYCH TECHNOLOGII, MATERIAŁÓW ORAZ
CORAZ CZĘSTSZYCH BRAKÓW SUROWCOWYCH
I ZAKŁÓCEŃ W ŁAŃCUCHACH DOSTAW, PRODUKCJA BYŁA KONTYNUOWANA
ORAZ WDRAŻANO NOWE MODELE (STAR 1142).

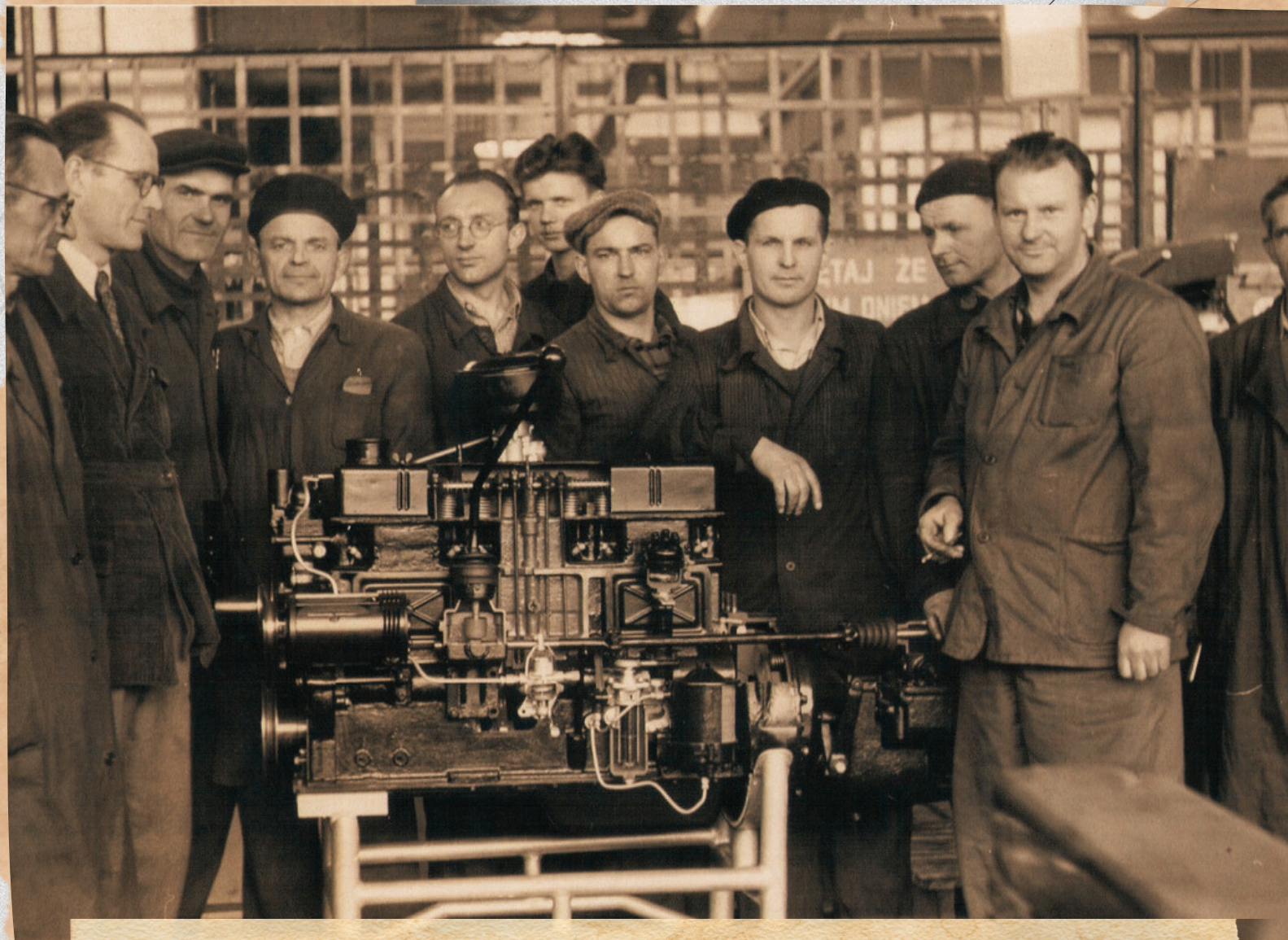


NOWA TECHNOLOGIA - STAR 12.155

FABRYKA SAMOCHODÓW LATA 90.

LATA 90. XX WIEKU BYŁY DLA
FSC W STARACHOWICACH CZASEM
GŁĘBOKICH PRZEMIAN,
NIEPEWNOŚCI, ALE TEŻ PRÓB
ODNALEZIENIA SIĘ W NOWEJ
RZECZYWISTOŚCI
GOSPODARCZEJ
WOLNORYNKOWEJ POLSKI.

- 1991 PRZEKSZTAŁCENIE ZAKŁADU W SPÓŁKĘ AKCYJNĄ „STAR S.A.”,
ROZPOCZĘCIE PROCESU PRYWATYZACJI. POMIMO PODJĘCIA
PRODUKCJI NOWSZYCH WERSJI POJAZDÓW, ZAKŁAD STOPNIOWO
TRACIŁ UDZIAŁ W RYNKU, A ZATRUDNIENIE MALAŁO.
 - POŁOWA LAT 90. XX WIEKU - GŁÓWNYM UDZIAŁOWCEM STAJE SIĘ
SPÓŁKA “SOBIESŁAW ZASADA CENTRUM”.
 - 1999 PRZEJĘCIE FABRYKI PRZEZ STAR TRUCKS - SPÓŁKĘ
NALEŻĄCĄ DO NIEMIECKIEGO KONCERNU MAN.
- PRODUKCJĘ SAMOCHODÓW MARKI STAR ZAKOŃCZONO W 2006 ROKU.



“TO ONI TWORZYLI POLSKĄ MOTORYZACJĘ”

DZIEDZICTWO

PRZEMYSŁOWE

FSC W STARACHOWICACH TO JEDEN Z NAJWAŻNIEJSZYCH SYMBOLI PRZEMYSŁOWEJ TOŻSAMOŚCI MIASTA I REGIONU. PRZEZ LATA DZIAŁALNOŚCI ZAKŁAD PRODUKOWAŁ POJAZDY ROZPOZNAWALNE W CAŁYM KRAJU, A TAKŻE KSZTAŁTOWAŁ ŻYCIE ZAWODOWE, SPOŁECZNE I RODZINNE TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW.

CHOĆ MARKA STAR ZNIKNEŁA Z RYNKU MOTORYZACYJNEGO, TO JEJ DZIEDZICTWO JEST NADAL ŻYWE: “ŚCIEŻKA STARA” CZYLI SAMOCHODY PREZENTOWANE NA TERENIE MIASTA W FORMIE POMNIKÓW CZY BOGATY ZBIÓR POZOSTAŁOŚCI PO FABRYCE ZNAJDUJĄCY SIĘ W ZASOBACH MUZEUM PRZYRODY I TECHNIKI. DZIEDZICTWO PRZEMYSŁOWE FSC TO NIE TYLKO POJAZDY, DOKUMENTACJA TECHNICZNA, TO TAKŻE ZWIĄZKI MIĘDZYLUDZKIE BUDOWANE W ZAKŁADZIE ORAZ ZBIOROWA DUMA Z UDZIAŁU W TWORZENIU POLSKIEJ MOTORYZACJI. WIELE RODZIN W STARACHOWICACH ŁĄCZYŁO POKOLENIA PRACOWNIKÓW FABRYKI.