WYBRANE ZABYTKI TECHNIKI RZEMIOSŁA ARTYSTYCZNEGO ORAZ ZABYTKOWE POJAZDY POWIATU KOSZALIŃSKIEGO

WYBRANE ZABYTKI TECHNIKI RZEMIOSŁA ARTYSTYCZNEGO ORAZ ZABYTKOWE POJAZDY POWIATU KOSZALIŃSKIEGO

2020

Powiat Koszaliński

WYDAWCA
Powiat Koszaliński
ul. Racławicka 13
75-620 Koszalin

REDAKCJA
Agnieszka Kulesza

ZDJĘCIA
Robert Machowicz
Krystyna Bastowska
Zbigniew Kocur
Maciej Majewski
Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków
w Szczecinie Delegatura w Koszalinie

OPISY/TEKSTY
Krystyna Bastowska (Zabytki techniki, Rzemiosło artystyczne)
oraz właściciele zabytkowych pojazdów, zasoby Internetowe (Zabytkowe pojazdy)

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD
Vidoque graphic design atelier
Mariusz Król

DRUK
Zakład Poligraficzny „POLIMER"
75-137 Koszalin, ul. Szczecińska 34/2

ISBN 978-83-957231-4-8
Koszalin, 2020 rok

SPIS TREŚCI

ZABYTKI TECHNIKI

KOLEJNICTWO **8**
DWORCE **10**
WIADUKTY | MOSTY | PRZEPUSTY **12**
LATARNIE: LOTNICZA **17** · MORSKA **19**
MŁYNY WODNE **20**
ELEKTROWNIE WODNE **24**
STACJE TRANSFORMATOROWE **28**
GORZELNICTWO **30**
PRZEMYSŁ ZAPAŁCZANY **35**
BUDOWNICTWO WOJSKOWE **36**

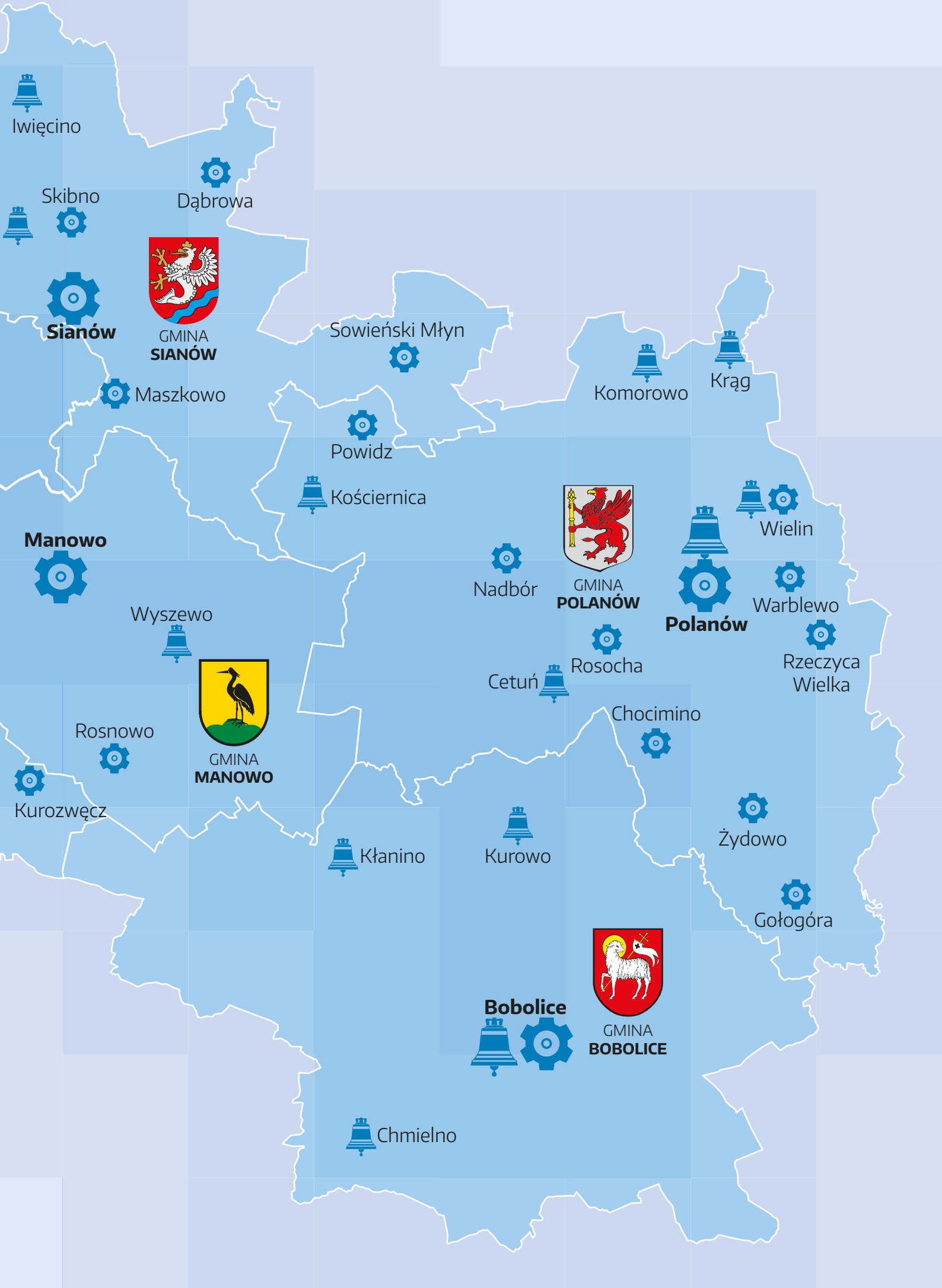
RZEMIOSŁO ARTYSTYCZNE

KOWALSTWO **40**
ODLEWNICTWO **50**
LUDWISARSTWO **53**
ZEGARMISTRZOSTWO **57**
PROSPEKTY ORGANOWE **59**
WITRAŻOWNICTWO **61**

ZABYTKOWE POJAZDY

SAMOCHODY **72**
MOTORY **100**
TRAKTOR **114**

Unieście
GMINA
MIELNO
Osieki
Gąski
Mielno
Sucha Koszalińska
Łekno
Będzino
Miłogoszcz
GMINA
BĘDZINO
Koszalin
Strzepowo
Stare Bielice
Dobrzyca
Biesiekierz
GMINA
BIESIEKIERZ
Jarzyce
Kraśnik
Koszaliński
Nosowo
Świeszyno
Parsowo
Strzekęcino
Niedalino
GMINA
ŚWIESZYNO
Zegrze Pomorskie


Iwięcino
Skibno
Dąbrowa
Sianów
GMINA
SIANÓW
Sowieński Młyn
Komorowo
Krąg
Maszkowo
Powidz
Kościernica
Wielin
Manowo
Nadbór
GMINA
POLANÓW
Polanów
Warblewo
Wyszewo
Rosocha
Rzeczyca
Wielka
Cetuń
Chocimino
Rosnowo
GMINA
MANOWO
Kurozwęcz
Żydowo
Kłanino
Kurowo
Gołogóra
Bobolice
GMINA
BOBOLICE
Chmielno

GMINA
MIELNO
Unieście
Osieki
Dąbrowa
Gąski
Mielno
Skibno
Sianów
GMINA
SIANÓW
Będzino
Koszalin
Miłogoszcz
Maszkowo
Sowieński Młyn
GMINA
BĘDZINO
Powidz
GMINA
BIESIEKIERZ
Biesiekierz
GMINA
POLANÓW
Wielin
Manowo
Nadbór
Świeszyno
Polanów
Warblewo
Nosowo
GMINA
MANOWO
Rosocha
Rzeczyca
Wielka
Chocimino
Niedalino
Rosnowo
GMINA
ŚWIESZYNO
Kurozwęcz
Zegrze
Pomorskie
Żydowo
Gołogóra
GMINA
BOBOLICE
Bobolice

ZABYTKI TECHNIKI

KOLEJNICTWO 8
DWORCE 10
WIADUKTY | MOSTY | PRZEPUSTY 12
LATARNIE: LOTNICZA 17 · MORSKA 19
MŁYNY WODNE 20
ELEKTROWNIE WODNE 24
STACJE TRANSFORMATOROWE 28
GORZELNICTWO 30
PRZEMYSŁ ZAPAŁCZANY 35
BUDOWNICTWO WOJSKOWE 36

KOLEJNICTWO
• KOLEJ WĄSKOTOROWA

Decyzja o budowie linii kolei wąskotorowej ukierunkowanej w pierwszej kolejności na transport płodów rolnych i zwierząt, została podjęta w 1897 r. Pierwszy odcinek linii z Koszalina do Nacławia został uruchomiony 1 listopada 1898 r. Ze względów oszczędnościowych wybrano rozstaw szyn 750 mm. Materiały niezbędne do budowy dostarczyła fabryka parowozów „Krauss-Maffei" z Monachium. W czerwcu 1903 r. istniała już stacja kolei wąskotorowej w Polanowie (ob. dom mieszkalny przy ul. Zacisze 1). 1 listopada 1905 r. otwarto odcinek Manowo-Świelino-Bobolice (34 km), a dzień później odcinek Świelino-Białogard (32 km). Przy budowie torowisk w rejonie Bobolic i Manowa pracowali polscy robotnicy budowlani z terenów Galicji i Królestwa Polskiego. Pociągi towarowe jechały wówczas z maksymalną prędkością 25 km/h, osobowe 30 km/h, a podróż z Bobolic do Świelina trwała około 50 minut. 15 sierpnia 1905 r. oddano do użytku linię Koszalin-Mścice-Mielno, w 1913 r. przebudowaną na elektryczną linię tramwajową.

W 1932 r. należący do kolei sławieńskiej odcinek Sławno-Jacinki-Polanów został przebudowany z 750 mm na 1435 mm (normalnotorowy), w związku z czym na trasie Jacinki-Polanów zastosowano splot trzech szyn, aby pociągi wąskotorowe mogły dojechać do Polanowa i dalej do Żydowa. Wybudowano także nowy budynek dworca kolejowego przy ul. Kolejowej 5.

W 1945 r. kolej została zajęta przez Armię Czerwoną, która dokonała całkowitego demontażu torowisk.

Mocą Rozporządzenia Rady Ministrów z 11 kwietnia 1946 r., wszystkie linie kolejowe przejęło przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. W 1947 r. zapadła decyzja o odbudowie kolei wąskotorowej, która miała dowozić materiały do budowy, a potem do obsługi lotniska w Zegrzu Pomorskim. Podczas przebudowy zmieniono szerokość torów z 750 mm na 1000 mm oraz wybudowano nowy odcinek Rarwino-Lepino, co umożliwiło połączenie kolei koszalińskiej z liniami do Kołobrzegu i Stargardu Szczecińskiego. Pierwszy pociąg przejechał trasę z Koszalina do Bobolic 1 lipca 1948 r. Wysoki poziom przewozów w latach 50-tych XX w. (500 tys. osób i 200 tys. ton towarów), z upływem lat systematycznie spadał. W 1984 r. jako pierwszą zamknięto linię Świelino-Bobolice, a w 2001 r. wszystkie pozostałe odcinki kolei wąskotorowej zostały zamknięte. 7 listopada 2005 r. zostało zarejestrowane Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, którego celem jest odbudowa koszalińskiej wąskotorówki. Dzięki staraniom i pracy jego członków, sukcesywnie pozyskiwany jest zabytkowy tabor. W 2008 r. został uruchomiony odcinek z Koszalina do Bonina i Manowa, a w 2016 r. do Rosnowa. W roku 2000 linia kolei wąskotorowej nr 1056 Koszalin Wąskotorowy–Bobolice na odcinku Koszalin Wąskotorowy–Świelino km 0,000–30,200 została wpisana do rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego (pod nr A-50).

Torowisko kolei wąskotorowej z Koszalina do Manowa, po raz pierwszy uruchomionej 1.11.1898 r., odbudowanej w 1947 r., uruchomionej ponownie w 2008 r.

MBxd2-307
PKP

DWORCE
• KOLEJ NORMALNOTOROWA

W 1869 r. w ramach kolei łączącej Berlin z Gdańskiem, oznaczonej obecnie nr 202, uruchomiony został odcinek pomiędzy Koszalinem i Sławnem, prowadzący przez Skibno (gm. Sianów). Linię kolejową nr 402 Koszalin-Kołobrzeg, wiodącą przez gminę Będzino, otwarto w 1882 r. Na szlaku obu linii powstały liczne przystanki i stacje, z których większość już nie istnieje. Zachowane zespoły budynków dworcowych zostały ujęte w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków.

Skibno (gm. Sianów),
dworzec kolejowy 1869 r.,
przebudowany w 1 ćwierci XX w.

Miłogoszcz (Borkowice, gm. Będzino),
dworzec kolejowy, 4 ćwierć XIX w.

Manowo,
dworzec kolei wąskotorowej,
1905 r. (obecnie dom mieszkalny).

Bobolice,
dworzec kolei
wąskotorowej
i wieża ciśnień
z 1905 r.
(ul. Dworcowa 5).

WIADUKTY, MOSTY, PRZEPUSTY

Budowie linii kolejowych i dróg towarzyszyło wznoszenie szeregu budowli inżynierskich, takich jak: wiadukty, mosty i przepusty. Najstarsze budowano z kamieni polnych i cegły; późniejsze realizowano z żelazobetonu, lub, jak „Czerwony Most" k. Polanowa, w konstrukcji stalowej. Na szlakach koszalińskiej kolei wąskotorowej wzniesiono 14 mostów żelbetowych, z których każdy posiadał indywidualne opracowanie konstrukcyjne. Projekty mostów opracował tajny radca budowlany Brauening z Koszalina, a zbudowała je firma „COMET" ze Szczecina. Wiele z nich, w tym most o ciekawej konstrukcji w Głodowej (gm. Bobolice), już nie istnieje. W latach 1912-1922 po spiętrzeniu rzeki Radwi i utworzeniu dwóch sztucznych zbiorników wodnych: jeziora Rosnowskiego i Hajka, most kolejowy nad Radwią w Rosnowie został zalany i do dziś pozostaje pod wodą, natomiast linia kolejowa została przeniesiona na koronę zapory wodnej. Interesującą konstrukcję inżynierską otrzymał Czerwony Most kolo Polanowa o długości 120 m, wzniesiony dla linii kolejowej Grzmiąca-Korzybie. W 1945 r. tory kolejowe zostały zdemontowane, a elementy konstrukcji do dziś noszą ślady nieudanej próby wysadzenia mostu. Trzy stalowe, kratownicowe przęsła Czerwonego Mostu, wsparte na betonowych przyczółkach i dwóch filarach, nadal wznoszą się 15 m ponad nurtem rzeki Grabowej.

Chocimino (gm. Polanów),
wiadukt kamienno-ceglany, 4 ćwierć XIX w.

Skibno (gm. Sianów),
wiadukt ceglany nad przejazdem kolejowym, 4 ćwierć XIX w.

Nosowo (gm. Biesiekierz),
dwuprzęsłowy most żelbetowy nad rzeką Radew, 1909 r.

Rzeczyca Wielka (gm. Polanów),
wiadukt betonowo-ceglany,
1 ćw. XX w.

Polanów,
„Czerwony Most" nad rzeką Grabową,
stalowy, 1916 r.

LATARNIE • LOTNICZA

Latarnia lotnicza w Kurozwęczu (gm. Świeszyno), została wzniesiona w drugiej połowie lat 20-tych XX w. Jest jedną z 26 zrealizowanych i jedną z pięciu zachowanych latarni świetlnych, usytuowanych na trasie przelotu samolotów z Berlina do Królewca.

W 1926 r. powstało towarzystwo lotnicze Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft, które uruchomiło połączenie z Berlina przez Słupsk, Gdańsk i Elbląg, do Królewca. Ponieważ radiolokacja znajdowała się wówczas w początkowej fazie rozwoju, latano wyłącznie w dzień i tylko latem, kiedy dzień był długi. Aby umożliwić loty w pozostałe pory roku, wzorem pomysłu Amerykanów zbudowano świetlny szlak złożony z 26 latarni o wysokości 23,5 m, oddalonych od siebie o ok. 20-30 km. Były to ażurowe maszty o stalowej konstrukcji, na szczycie których zamocowany był reflektor świecący pulsującym białym światłem. Każda z 26 latarń emitowała inny sygnał (sekwencyjne białe światło), dzięki czemu załoga samolotu mogła w nocy rozpoznać swoją lokalizację. Latarnia w Kurozwęczu (gm. Świeszyno) była 12-tą w kolejności. Oprócz wież metalowych o takiej samej konstrukcji, na trasie zlokalizowane były również mniejsze, drewniane latarnie emitujące czerwone światło. Jedna z nich znajdowała się w Wyszewie, (gm. Świeszyno). W okresie powojennym latarnie przestały pełnić swoją funkcję. Miejsce reflektora w koszu wieńczącym wieżę w Kurozwęczu zajęło ptasie gniazdo. W pobliżu Kurozwęcza w latach 1965-1991 czynne było cywilne rejsowe koszalińskie lotnisko i port rejsowy LOT-u, oraz lotnisko wojskowe. Do 2002 r. stacjonował tu 26 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Latarnia lotnicza w Kurozwęczu figuruje w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Kurozwęcz, (gm. Świeszyno),
latarnia lotnicza wzniesiona
w drugiej połowie lat 20-tych XX w.

Gąski (gm. Mielno)
latarnia morska wzniesiona w 1906 r.

Stopnie latarni:
- z zewnątrz do latarni: 6 kamiennych
- wewnątrz: 205 kamiennych
- 15 stopni metalowych na taras

Razem:
211 stopni kamiennych + 15 metalowych = 226 stopni

LATARNIE • MORSKA

Budowę Latarni morskiej w Gąskach (gm. Mielno), podjęto z uwagi na niebezpieczeństwo spowodowane zbyt dużymi odległościami pomiędzy latarniami już istniejącymi. Projekt autorstwa L. A. Veitmeiera przewidywał budowę dużej latarni o zasięgu 20 Mm (37 km), murowanej z cegły na kamiennym fundamencie. Dolną część wieży założono na planie ośmioboku, z którego wyprowadzono kolisty trzon zwieńczony laterną. Całkowita wysokość wieży wynosi 51,2 m. Wewnątrz znajduje się szyb transportowy na planie koła; pomiędzy szyb i ścianę zewnętrzną wpisanych jest 211 kamiennych stopni schodów prowadzących do laterny. Latarnię wyposażono w aparat optyczny Fresnela II klasy (o średnicy 140 cm i wysokości 157 cm, 15 elementów dioptrycznych i 12 katadioptrycznych, w tym 7 górnych i 5 dolnych). Białe światło widoczne na odległość 18 2/3 Mm, obsługiwane przez dwóch latarników, zostało zapalone 01.01.1878 r. Na utrzymanie stałego światła zużywano prawie 3,5 tony oleju roślinnego rocznie, transportowanego do palników wewnętrznym szybem. W 1907 r. zmieniono źródło światła na lampę żarową zasilaną naftą, wprowadzono światło o charakterystyce grupowej 3 błyski 1 + (2) + 1 + (2) + 1 + (5) w okresie 12 sekund, dla uzyskania której zastosowano system 3 przesłon obracających się wokół aparatu optycznego. W 1927 r. zmieniono źródła światła na elektryczne o napięciu 130V, a urządzenie optyczne zastąpiono większym o średnicy 140 cm, wysokości 215 cm, 13 elementów dioptrycznych i 22 katadioptrycznych, w tym 16 górnych i 6 dolnych. W aparacie Fresnela w dwupozycyjnym zmieniaczu mieściły się dwie żarówki o mocy 1500 W każda. Kolejna istotna modernizacja nastąpiła w 1993 r. Dzięki wprowadzeniu zasilania 230 V i zmianie żarówek na halogenowe o mocy 1000 W, uzyskano zwiększenie zasięgu do 23 Mm. Odtąd latarnia włączana jest o zmroku i wyłączana o świcie przez fotokomórkę. Zespół zabudowy latarni morskiej (latarnia, dom latarnika, stodoła, budynek inwentarski, mur ogrodzeniowy), wraz z otoczeniem, została wpisana do rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego (pod nr A-363).

MŁYNY WODNE

Młyny wodne i wiatraki były nieodłącznym elementem krajobrazu kulturowego ziemi koszalińskiej od najdawniejszych czasów. Ich budowie sprzyjały naturalne warunki – rzeki o wartkim nurcie, wzniesienia morenowe. Wraz z upowszechnieniem energii elektrycznej zaczęto budować młyny gospodarcze nie związane z napędem wodnym. Rozwój nowych technologii sprawił, że do naszych czasów nie zachował się żaden wiatrak, a młyny nie pełnią swojej pierwotnej funkcji. Dawne kamienie młyńskie przetrwały wmurowane w ściany średniowiecznych świątyń (np. w Sianowie, Osiekach, Suchej Koszalińskiej). Pochodzące z końca XIX w., zachowane budowle młyńskie pełnią dziś funkcje mieszkalne lub agroturystyczne. W niektórych z nich eksponowane są relikty dawnych urządzeń młynarskich.

Dąbrowa (gm. Sianów),
dawny młyn nr 38,
murowany z cegły,
wzniesiony w końcu XIX w.,
obecnie pełni funkcję budynku
mieszkalnego i pensjonatu.

AGROTURYSTYKA

Sowieński Młyn (gm. Sianów),
dawny młyn wzniesiony w 1896 r. w drewnianej konstrukcji szkieletowej wypełnionej cegłą, rozbudowany w 1908 i 1922 r., funkcjonował do 1976 r. Dziś pełni funkcję ekspozycyjną i agroturystyczną pod nazwą „Bajkowy Młyn".

ELEKTROWNIE WODNE

Miejsca po rozebranych młynach wodnych wykorzystywano od początku XX w. do budowy elektrowni. Wraz z wynalezieniem w 1866 r. prądnicy prądu stałego, w 1879 r. żarówki, czy stworzeniu w 1891 r. systemu trójfazowego (generatora, transformatora i silnika), pojawiła się potrzeba wprowadzenia elektryfikacji. Choć trudno dziś to sobie wyobrazić, pierwsza elektrownia z turbinami parowymi powstała w Szczecinie w 1889 r. i dostarczała prąd stały jedynie w godzinach od 16 do 1 w nocy. Pierwszą siłownię elektryczną w rejonie powiatu koszalińskiego wybudowano w 1898 r. w Bobolicach. W marcu 1910 r. sejm prowincjonalny ustalił zasady funkcjonowania energetyki na Pomorzu, a we wrześniu powołano pierwszy pomorski Zakład Energetyczny w Białogardzie. Zakład działał w oparciu o elektrownię z siłownią parową o mocy 6 MW wybudowaną w 1911 r. w Białogardzie, oraz o wzniesioną w 1911-1912 r. elektrownię wodną Heyka na Radwi w Niedalinie (gm. Świeszyno), o mocy 2,4 MW, należącą do spółki Radue Überlandzentrale Heyka G.m.b.H. Oprócz budowy siłowni Zakład zajmował się również budową linii przesyłowych wysokiego i średniego napięcia. W 1913 r. posiadał 2041 km linii wysokiego napięcia oraz 383 stacje transformatorowe stałe i 63 ruchome. Elektryfikacja prowincji pomorskiej została zakończona na przełomie lat 20 i 30-tych XX w.

Uruchomiona w 1912 r. elektrownia wodna w Niedalinie należy do najstarszych na Pomorzu. Wybudowana została przez ówczesnego właściciela ziemskiego rotmistrza Kartz`a von Kamecke, jako podszczytowa, o czym świadczy czwarta wolna turbinownia. Pracuje jako przepływowa, z niewielką możliwością retencji w jeziorze Hajka o pow. 90 ha, wystarczającej na około 18-godzinny przepływ średni. Posiada zachowane oryginalne wyposażenie – 3 turbiny Francisa firmy Voith z 1912-14 r. o łącznej mocy 1,1 KW i generator firmy AEG z 1913 r. o mocy 3 kV. Polska nazwa Hajka i niemiecka nazwa elektrowni Heyka powstała od nazwisk dwóch głównych udziałowców spółki: von Heydebreck i von Kamecke.

Warunki hydrologiczne na Pomorzu sprzyjały rozwojowi siłowni wodnych. W starorzeczu rzeki Radew był kiedyś stary młyn wodny. W jego rejonie w 1922 r. została uruchomiona kolejna elektrownia wodna - Rosnowo (gm. Manowo), współpracująca z elektrownią wodną Niedalino i korzystająca z retencji na jeziorze Rosnowskim. Dla celów energetycznych wybudowano kanał derywacyjny o długości około 2662 m. Jest elektrownią szczytową; przy niskich przepływach w nocy i w dzień woda gromadzona jest w zbiorniku i puszczana na turbiny rano i wieczorem. Wraz ze wzrostem przepływów wydłuża się czas pracy elektrowni. Maksymalny roboczy poziom piętrzenia na rzędnej wynosi 59,57 m. W elektrowni zachowało się oryginalne wyposażenie – 3 turbiny bliźniacze Francisa z 1924 r. firmy Voith o mocy 1,1 MW każda i generator napięcia firmy SSW z 1922 r. o mocy 5,25 kW.

Elektrownia szczytowo-pompowa w Żydowie (gm. Polanów), jest usytuowana między dwoma naturalnymi jeziorami Kamienno i Kwiecko, odległymi od siebie o około 1,5 km, o różnicy poziomów osiągającej aż 82 m. Pierwszy projekt budowy elektrowni pompowo-szczytowej o mocy

45 MW, wykorzystującej te naturalne warunki, powstał w latach 30-tych XX w. Jego realizację uniemożliwiła II wojna światowa. W okresie powojennym już w 1957 r. opracowano wariantowe założenia projektowe budowy elektrowni o mocy 50, 100 i 150 MW. W 1958 r. zdecydowano o wyborze wariantu trzeciego, zrealizowanego w latach 1966-71. Elektrownia w Żydowie o mocy 167 MW pełni rolę szczytowego źródła energii w przypadku jej nagłego lub wysokiego zapotrzebowania. Oznacza to, że przy nagłym niedoborze mocy elektrownia uruchamiana jest do pracy turbinowej, natomiast przy nadmiarze mocy podejmuje pracę pompową. Jest naturalnym magazynem energii oraz miejscem o wyjątkowych walorach widokowych. Z Żydowa do Karlina, przez Mostowo, jeziora Rosnowskie i Hajka, Niedalino, Białogórzyno, Nosowo i Karlino, prowadzi szlak kajakowy o długości 58 km.

Żydowo (gm. Polanów),
elektrownia szczytowo-pompowa wybudowana w latach 1966-1971.

Niedalino (gm. Świeszyno),
elektrownia wodna
uruchomiona w 1912 r.

Rosnowo (gm. Manowo),
elektrownia wodna uruchomiona w 1922 r.

STACJE TRANSFORMATOROWE

Warblewo (gm. Polanów)

Gołogóra (gm. Polanów)

Powidz (gm. Polanów)

Maszkowo (gm. Sianów)

Nadbór (gm. Polanów)

Rosocha (gm. Polanów)

GORZELNICTWO

Budynek do wypalania gorzałki zwano niegdyś „gorzalnią". Jak pisał Ł. Gołębiowski, „Wódka w XIV wieku w Niemczech wynaleziona, aqua vitae, akwawitą zwana, że przedłużać miała życie, u nas gorzałką, horyłką (na Rusi) od palenia. Z Niemiec przeniosło się jej używanie do Polski." W 1764 r. w samym Koszalinie było 14 kupców i rzemieślników trudniących się gorzelnictwem. Wielki rozwój gorzelnictwa nastąpił w XIX w. po wprowadzeniu do produkcji spirytusu ziemniaków oraz zastosowaniu ulepszonych urządzeń i aparatury destylacyjnej. W większości majątków ziemskich powstawały okazałe gorzelnie wznoszone z cegły i kamienia, z charakterystycznym ceglanym kominem górującym nad założeniem folwarcznym. Jeszcze do niedawna ze zboża, ziemniaków i owoców wytwarzano w nich alkohol. Transformacja gospodarcza spowodowała redukowanie zakładów przetwórstwa rolno-spożywczego, skutkiem czego większość gorzelnianych budowli popada dziś w ruinę.

Sowieński Młyn (gm. Sianów),
gorzelnia wybudowana w 1936 r., należąca do Towarzystwa „Spirytus – Brennerei – Vereins" w Sierakowie, dziś Gorzelnia „STAGRA" Gawin S.

Osieki (gm. Sianów),
gorzelnia z 1904 r. w zespole folwarcznym wzniesionym przez Carla Hildebranda,
obecnie własność prywatna.

Zegrze Pomorskie (gm. Świeszyno),
gorzelnia z XIX/XX w.

Świerczyna (gm. Polanów),
gorzelnia XIX/XX w.,
obecnie nieczynna.

PRZEMYSŁ ZAPAŁCZANY

Wytwórnia zapałek w Sianowie, została założona i uruchomiona 1.10.1845 r. przez młodego przedsiębiorcę z Darłowa Augusta Kolbe. Wkrótce z dwuosobowej manufaktury przeobraziła się w zatrudniającą kilkudziesięciu robotników fabrykę. Po zainstalowaniu maszyn parowych w 1876 i 1888 r. dzienna produkcja wynosiła 40 mln sztuk zapałek. W 1910 r. zatrudniała blisko 500 pracowników, którym August Kolbe i jego następcy stworzyli bogate zaplecze socjalne - mieszkania, dzienny dom pobytu dla dzieci pracowników, dom kąpielowy. Rozbudowany zakład zajmował rozległy teren przy ul. Koszalińskiej i składał się z wielu budynków o neogotyckiej formie. Pracował nieprzerwanie do zajęcia przez wojska radzieckie, które stacjonowały tu od marca do lipca 1945 r., demontując i wywożąc park maszynowy. Budynki uległy zniszczeniu - spłonęła hala produkcyjna zapałek specjalnych, garaże, dwa magazyny, dom mieszkalny i żłobek. W marcu 1946 r. fabrykę przejęła Centrala Państwowego Monopolu Zapałczanego w Warszawie. Rozpoczęto odbudowę i rozbudowę fabryki, uruchomionej 1 września 1947 r. Wraz z modernizacją fabryki, budowano mieszkania dla pracowników, ośrodek kolonijny w Łazach, stołówkę, ambulatorium fabryczne i inne budynki socjalne. W 1956 r. po sprowadzeniu z NRD nowoczesnych agregatów, sianowska fabryka jako pierwsza w Polsce rozpoczęła produkcję zapałek w tekturowych pudełkach. Przez długie lata była największym producentem zapałek w Polsce. Od połowy lat 90-tych XX w. zapotrzebowanie na zapałki systematycznie malało. W 2007 r. fabryka została postawiona w stan upadłości. Dziś pozostał po niej jedynie murowany z cegły komin.

BUDOWNICTWO WOJSKOWE (HALA WODNOPŁATÓW)

W latach 1935-37 na terenie rybackiej wioski Unieście (dziś dzielnicy Mielna) wybudowano zespół obiektów wojskowych bazy lotniczej o nazwie Seefliegerhorst Nest: dwa hangary lotnicze, budynek komendantury, kantynę, budynki koszarowe, garaże i magazyny. Od 1 lipca 1937 r. do października 1939 r. stacjonowała tu Eskadra 706. Dywizjonu Lotnictwa Przybrzeżnego. Na wyposażeniu eskadry znajdowało się 12 dwupłatowych wodnosamolotów rozpoznawczych Heinkel He 60 D, zastąpionych na początku 1939 r. Heinklami He 114 B-1. Obiekty w Unieściu nie były wykorzystywane w działaniach wojennych. W lipcu 1944 r. przebazowano do Unieścia cztery wodnosamoloty typu Arado Ar 196 A-3/A-5, a od sierpnia 1944 r. łodzie latające typu Dornier Do 24 T-3, które wzięły udział w ewakuacji mieszkańców w 1945 r. Do 1947 r. stacjonowały tu wojska radzieckie, a następnie Wojsko Polskie w postaci 19-go batalionu saperów 8 Drezdeńskiej Dywizji Zmechanizowanej, i do 1973 r. 67 Dywizjon Rakietowy OP. Obie jednostki zostały zlikwidowane w połowie lat 90-tych, a tereny powojskowe sprzedane w ręce prywatne.

Budynek hali wodnopłatów usytuowany jest na mierzei pomiędzy Morzem Bałtyckim a Jeziorem Jamno. Poprzedza go pas techniczny służący do wyciągania i wodowania samolotów, z którego rozciągają się z piękne widoki na pasmo wzniesień Chełmskich i Koszalin po drugiej stronie jeziora Jamno. Jednoprzestrzenny, nakryty dwuspadowym dachem korpus hali o wysokości 15 m, ujmują dwie 4-kondygnacyjne wieże oraz otacza z trzech stron 2-kondygnacyjne zaplecze techniczne związane z obsługą samolotów . Zasadnicza konstrukcja hali składa się z siatki nitowanych stalowych słupów, zdwojonych płatwi, oraz trapezowych wiązarów poprzecznych usztywnionych poprzeczną kratownicą przestrzenną. Jako rzadki przykład wielkoprzestrzennego obiektu budownictwa przemysłowego infrastruktury wojskowej regionu, wzniesionego z zastosowaniem mieszanej technologii żelbetowej, stalowej i ceglanej, o skomplikowanej konstrukcji inżynierskiej i wysokich walorach architektonicznych, został wpisany do rejestru zabytków woj. zachodniopomorskiego (pod nr A-1813).

Unieście (gm. Mielno),
hala wodnopłatów z 1937 r.

GMINA
MIELNO
Mielno
Iwięcino
Sucha Koszalińska
Sianów
GMINA
SIANÓW
Łekno
Będzino
GMINA
BĘDZINO
Miłogoszcz
Strzepowo
Dobrzyca
Koszalin
Stare Bielice
Komorowo
Krąg
Kościernica
Biesiekierz
GMINA
BIESIEKIERZ
Jarzyce
Kraśnik
Koszaliński
Parsowo
Świeszyno
Strzekęcino
GMINA
ŚWIESZYNO
Manowo
GMINA
MANOWO
Wyszewo
GMINA
POLANÓW
Polanów
Wielin
Cetuń
Kłanino
Kurowo
GMINA
BOBOLICE
Bobolice
Chmielno

RZEMIOSŁO ARTYSTYCZNE

KOWALSTWO **40**
ODLEWNICTWO **50**
LUDWISARSTWO **53**
ZEGARMISTRZOSTWO **57**
PROSPEKTY ORGANOWE **59**
WITRAŻOWNICTWO **61**

KOWALSTWO

Prawie każda miejscowość posiadała od najdawniejszych czasów kuźnię. Nadawano im różne formy – od niewielkich, skromnych kuźni wiejskich po reprezentacyjne budowle dworskie. Wraz ze zmniejszającym się zapotrzebowaniem na wyroby kowalskie, opuszczone warsztaty stopniowo popadały w ruinę lub były adaptowane na inne cele. Piękny przykład dużej, dworskiej kuźni z mieszkaniem, murowanej z cegły, o dekoracyjnie opracowanych XIX-wiecznych neogotyckich elewacjach, zachował się w Miłogoszczy (gm. Będzino); z okresu późniejszego pochodzi kuźnia w zespole folwarcznych w Zegrzu Pomorskim, (gm. Świeszyno).

Oprócz żelaznych podków i hufnali, w kuźniach wytwarzano różnego rodzaju przedmioty użytkowe, narzędzia, broń, artystyczne okucia i zawiasy drzwiowe, zamki, klamki, kraty, czy też wieńczące budowle iglice, krzyże, chorągiewki i wietrzniki.

U podstawy iglicy umieszczano kulę, wewnątrz której zamykano dokumenty i przedmioty z czasu budowy wraz z przesłaniem dla potomnych. Podczas prowadzonych w ostatnich latach robót remontowych, odkryto artefakty przechowywane w kulach na wieżach kościołów w Sianowie i Świeszynie. Na chorągiewce, sytuowanej ponad kulą, pełniącej również rolę wskaźnika kierunku wiatru, upamiętniano datę budowy lub remontu oraz inicjały fundatora. Na czubku iglicy, w przypadku kościołów – ponad krzyżem, umieszczano kura, symbolizującego od najdawniejszych czasów życie, płodność, czujność i waleczność. Kiedy nie istniało sztuczne światło, pianie koguta przed świtem, zwłaszcza między godziną drugą i trzecią nad ranem, „o czwartej straży nocnej", zapowiadało nadejście dnia i zwycięstwo nad mocami ciemności, odnoszone wprost do „Wschodzącego Słońca" – Chrystusa. Było również symbolicznym wezwaniem do przebudzenia i opamiętania, oraz wołaniem „sursum corda".

Najstarsze zachowane zabytki kowalstwa pochodzą z XVII i XVIII w. Są nimi kurki wieńczące wieże gotyckich kościołów w Iwięcinie (gm. Sianów) z datą 1663 r. i Kościernicy, (gm. Polanów) z datą 1778 r., wskazujące na czas zakończenia prac remontowych przy konstrukcji i pokryciu dachu oraz inicjały fundatorów.

Miłogoszcz (gm. Będzino) neogotycka kuźnia, 2 połowa XIX w.

Z XIX wieku pochodzą wietrzniki w formie chorągiewek wskazujących kierunek wiatru, umieszczone ponad wieżami kościołów w Drzewianach, gm. Bobolice z datą 1818-1903 r. i Osiekach (gm. Sianów) XIX w. Rok 1914 widnieje na wietrzniku wieży kościoła w Wielinie (gm. Polanów). Niezwykle bogate i piękne zwieńczenie z iglicą i chorągiewką z 1901 r. można podziwiać nad wieżą pałacu bursztynowego w Strzekęcinie (gm. Świeszyno).

Iwięcino (gm. Sianów),
kurek z datą 1663 r. umieszczony na wieży gotyckiego kościoła filialnego pw. MB Królowej Polski.

Strzekęcino (gm. Świeszyno),
zwieńczenie wieży bursztynowego pałacu, 1901 r.

Kościernica (gm. Polanów),
Kurek z datą 1778 r. i monogramem wieńczący wieżę gotyckiego kościoła fil. pw. MB Królowej Polski.

Dzieła sztuki stolarskiej jakimi są drzwi wejściowe do reprezentacyjnych budowli: kościołów, pałaców, dworów, ale także budynków gospodarczych, zdobiono zawiasami i okuciami o motywach roślinnych lub geometrycznych, oraz kołatkami i zamkami z wykładkami i klamkami. Oryginalny kuty z żelaza zamek z wykładką i klamką zachował się na neobarokowych drzwiach wejściowych do kościoła w Łęknie (gm. Będzino) z XVIII/XIX w. Unikalny kształt nadany został kołatce, wykładkom i klamkom w formie wydłużonej plecionej pętli, zachowanych na drzwiach kościoła w Iwięcinie (gm. Sianów). Na drzwiach do aneksu bocznego kościoła w Parsowie (gm. Biesiekierz) oraz na drzwiach głównych do kościoła w Iwięcinie (gm. Sianów), można zobaczyć ażurowe, barokowe kołatki z XVIII/XIX w. Zawiasom pasowym, wykuwanym początkowo w formie prostej listwy, w XIX wieku nadawano coraz bardziej rozbudowane i dekoracyjne, świadczące o wysokim kunszcie mistrzów, niepowtarzalne formy, od barokowej i neogotyckiej po secesyjną i eklektyczną. Drzwi do zakrystii kościoła w Suchej Koszalińskiej (gm. Sianów) zdobią proste pasowe zawiasy zakończone trzema stylizowanymi liśćmi akantu. Neogotyckie i secesyjne zdobienia zachowały się, m. in. na drzwiach kościołów w: Polanowie, Strzepowie (gm. Będzino), Jarzycach (gm. Świeszyno), Bobolicach kościół pw. Wniebowzięcia NMP, Parsowie (gm. Biesiekierz), Kurowie (gm. Bobolice), Starych Bielicach (gm. Biesiekierz) oraz Świeszynie i Chmielnie (gm. Bobolice).

Wraz z postępującą industrializacją procesów wytwarzania przedmiotów, w 1 połowie XIX w. w Koszalinie i Wyszoborzu powstały hamernie (warsztaty kowalskie z młotami napędzanymi mechanicznie), oraz odlewnie. Zakład w Wyszeborzu należący do F. Schlutiusa w połowie XIX w. przerabiał rocznie ok. 245 ton rudy żelaza sprowadzanej głównie z Anglii i produkował około 222 ton wyrobów rozprowadzanych na rynku pomorskim, w Prusach Zachodnich i Rosji. Odlewnia Vogla w Koszalinie przerabiała natomiast 100 ton rudy żelaza i około 75 ton złomu – produkcję sprzedawano na rynku lokalnym. Od 2 połowy XIX w. kowalskie zamki i klamki zastępowano coraz powszechniej odlewami z żeliwa lub mosiądzu, z motywami zdobniczymi w formie główek lwów,

Stare Bielice (gm. Biesiekierz),
drzwi główne do kościoła paraf. pw. św. Stanisława B.i M. z 1894 r., zdobione ćwiekami, zawiasami pasowymi o dekoracyjnej formie, oryginalną klamką, wykładką i zamkiem.

Polanów,
Kościół pw. Wniebowzięcia NMP, ok. 1850/60, klamka z wyobrażeniem modlącego się anioła i napisem: Friede Sie mit Euch/Pokój niech będzie z Wami.

muszli czy roślin. Drzwi kościoła w Polanowie z ok. 1850-60 r. oprócz bogatych wici roślinnych zdobią klamki z figurkami modlących się aniołów i napisami, w drzwiach kościoła w Parsowie (gm. Biesiekierz) umieszczone zostały empirowe klamki z uskrzydlonym popiersiem kobiecym przechodzącym w wydłużony, zawinięty rybi ogon, w drzwiach kościołów w Krągu (gm. Polanów) i Kłanina (gm. Bobolice), klamki w formie główek lwa, zaś w drzwiach głównych do pałacu w Strzekęcinie (gm. Świeszyno) – klamka z głową wojownika w hełmie.

Łekno (gm. Będzino),
klamka z wykładką w drzwiach głównych kościoła paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, kute żelazo, XVIII/XIX w.

Kurowo (gm. Bobolice),
dekoracyjne zawiasy z motywem lilijki, klamką, wykładką i zamkiem na drzwiach głównych kościoła fil. pw. Bożego Ciała, kute żelazo, 2 poł. XIX w.

Iwięcino (gm. Sianów),
klamka z wykładką i zamkiem skrzynkowym oraz kołatka o dekoracyjnej formie, kute żelazo, XIX w., umieszczone na drzwiach wejściowych do Kościoła filialnego pw. MB Królowej Polski.

Parsowo (gm. Biesiekierz),
1880/81 r., Kościół filialny pw. św. Piotra i Pawła Ap., zawias o dekoracyjnej formie stylizowanej wici roślinnej; kołatka z poł. XVIII w., klamka (odlew mosiężny empire XIX w.) w formie uskrzydlonego popiersia kobiecego przechodzącego w wydłużony, zawinięty na końcu rybi ogon pokryty łuską.

Świeszyno,
oryginalne zawiasy,
klamka i wykładka na drzwiach
głównych kościoła paraf. pw.
Narodzenia NMP, k. XIX w.

Krąg (gm. Polanów),
zawiasy tarczowe i klamka
z główką lwa (odlew żeliwny)
na drzwiach kościoła filialnego
pw. Zwiastowania NMP, XIX w.

Oprócz okuć drzwi, w kowalskich warsztatach powstawały piękne kraty ogrodzeniowe, kraty umieszczane w przeszklonych częściach drzwi czy balustrady schodów i balkonów. Nielicznie zachowane ogrodzenia i bramy otaczają założenia pałacowo-parkowe w Cetuniu i Nacławiu (gm. Polanów). Oryginalna krata zdobi nadal klasycystyczne drzwi wejściowe z przełomu XVIII i XIX w. do pałacu w Kraśniku (gm. Biesiekierz). Piękną neobarokową kratę oraz klamki (odlew mosiężny) można podziwiać w drzwiach do Bursztynowego Pałacu w Strzekęcinie (gm. Świeszyno). Pałac i jego otocznie zdobią ponadto kute balustrady o eklektycznych i secesyjnych formach.

Strzekęcino (gm. Świeszyno),
dekoracyjne balustrady schodów
i tarasu przed bursztynowym pałacem,
pocz. XX w.

Cetuń (gm. Polanów),
ogrodzenie i brama prowadząca do pałacu, lata 30-te XX w.

Kraśnik Koszaliński (gm. Biesiekierz),
drzwi wejściowe do pałacu z oryginalną kratą w części przeszklonej, koniec XIX w.

Strzekęcino (gm. Świeszyno),
neobarokowa krata i klamki na drzwiach wejściowych do bursztynowego pałacu, ok. 1901 r.

ODLEWNICTWO

Jedną z najstarszych form wytwarzania przedmiotów, początkowo ze złota i miedzi, następnie z brązu i żeliwa, było odlewnictwo, a od XV w. metalurgia. Oprócz wspomnianych już elementów dekoracyjnych drzwi – klamek i wykładek, w odlewniach żeliwa powstawały takie obiekty jak piece czy drzwiczki do ceramicznych pieców i kominków. Żeliwne piece grzewcze stanowiły niegdyś wyposażenie wielu wiejskich świątyń i pałaców. Dziś na terenie powiatu koszalińskiego zachował się tylko jeden piec żeliwny w kościele filialnym pw. św. Jana Chrzciciela w Chmielnie (gm. Bobolice), wyprodukowany w założonej w 1887 r. przez inżyniera H. Kori w Berlinie firmie, która zasłynęła z produkcji pieców do spalania odpadów i kalorycznych podgrzewaczy powietrza, używanych zwłaszcza w budynkach kościelnych. W XIX w. żeliwo stało się tworzywem, z którego artyści, modelarze i odlewnicy wyczarowywali niezwykle piękne, misterne, wręcz koronkowe formy. Precyzyjnie odlany i wycyzelowany kolisty piec w Chmielnie dekorują arkadkowy, neogotycki fryz, ażurowe zwieńczenie w formie korony, oraz drzwiczki dekorowane ornamentem roślinnym i misterną, ażurową kratą.

Z żeliwa wykonane zostały również drzwiczki i ruszty dwóch bliźniaczych kominków z dekoracyjnych kafli ceramicznych, połączonych siedziskiem, znajdujących się w salonie pałacu w Biesiekierzu z pocz. XX w. oraz neobarokowego, dwupoziomowego pieca, postawionego w hallu pałacu w Kraśniku Koszalińskim (gm. Biesiekeierz), z użyciem 42 neobarokowych kafli holenderskich, z malowanymi ręcznie w technice z Delft przedstawieniami kwiatów. Niezwykły kominek z obudową wykonaną z 78 ręcznie malowanych w technice z Delft kafli z XVII/XVIII w., pochodzących prawdopodobnie z rozbiórki trzech pieców i wtórnie wbudowanych, przedstawiających sceny rodzajowe, pejzaże, widoki wiatraków, budowli, zwierząt i ludzi oraz sceny ze Starego i Nowego Testamentu (m. in. Stacje Drogi Krzyżowej), zachował się w hallu neobarokowego pałacu w Kłaninie (gm. Bobolice).

Chmielno (gm. Bobolice),
żeliwny piec grzewczy z końca XIX w.,
w kościele filialnym pw. św. Jana Chrzciciela.

Biesiekierz,
bliźniacze kominki z kafli ceramicznych w salonie pałacu z pocz. XX w.

Kraśnik Koszaliński (gm. Biesiekierz),
dwupoziomowy piec postawiony z hallu pałacu z użyciem malowanych ręcznie kafli holenderskich.

Kłanino (gm. Bobolice),
kominek w hallu pałacu. Obudowa wykonana z ręcznie malowanych kafli holenderskich z XVII/XVIII w., przedstawiających sceny o tematyce świeckiej i sakralnej.

LUDWISARSTWO

Szczególną formą odlewnictwa stało się ludwisarstwo, nazywane też brązownictwem. Od XIII w. ludwisarze trudnili się odlewaniem z brązu, mosiądzu lub spiżu przede wszystkim dzwonów, ale także luf do dział, posągów, tablic nagrobnych, świeczników i przedmiotów codziennego użytku. Tradycyjnie dzwony odlewano z brązu dzwonowego, o proporcjach miedzi i cyny strzeżonych w głębokiej tajemnicy przez poszczególne warsztaty. Początkowo dzwonom nadawano prostą, surową formę, bez zdobień. Od XIII w. wykształciła się kielichowa forma dzwonu o średnicy równej wysokości. Pierwsze zdobienia dekorowaną wstęgą pojawiły się wokół górnej krawędzi „piotrowej korony", następnie wzdłuż krawędzi dolnej dzwonu. Z biegiem czasu dzwonom nadawano imiona, które umieszczano na płaszczu obok cytatów z Pisma Świętego i plakiet, a w okresie nowożytnym także imiona fundatorów, chrzestnych i wytwórców dzwonu.

Choć zawieszone wysoko na wieżach kościelnych lub dzwonniczych pozostawały niewidoczne dla oka, trwale wpisały się w historię i życie człowieka. W czasach, kiedy nie było mass mediów, ich daleko słyszalny dźwięk przekazywał wiadomości, zwoływał, i ostrzegał przed zagrożeniem. Uderzenia dzwonu sakralizowały przestrzeń, pełniły rolę mediacyjną pomiędzy ziemią i niebem. Przypisywano im moc oczyszczania powietrza, odpędzania złych mocy, burz i huraganów, wzmocnioną dodatkowo przez kurka stojącego na straży na czubku iglicy. Dzwony wyznaczały rytm dnia, pełniły rolę przewodnika, dzieliły z ludźmi wszystkie radości i smutki. Uszkodzone dzwony przetapiano, a w czasach wojen rekwirowano i przetapiano na armaty i broń.

Najstarsze z dzwonów zachowanych na terenie powiatu koszalińskiego pochodzą z XIV i XV w. Znajdują się w Kościele parafialnym pw. Przemienienia Pańskiego w Mielnie (zawieszone na jarzmie z 1688 r.), Kościołach w Parnowie p.w. Św. Stanisława B. i M. i Biesiekierzu pw. Chrystusa Króla, oraz Osiekach (gm. Sianów), pw. św. Antoniego Pad. Wyjątkowo piękne dwa dzwony zachowały się w wieży kościoła paraf. pw. św. Jana Chrzciciela w Łeknie. Pierwszy z XV w. z napisem „Ave Maria...", drugi z 1519 r. nosi imiona „ANNA" i „MARIA", a jego płaszcz dekorują plakiety przedstawiające, m. in. Ukrzyżowanego Chrystusa, postaci NMP i św. Anny. Dzwon o imieniu „Zuzanna" lub „Hossana" z 1600 r. znajduje się w kościele w Suchej Koszalińskiej pw. Podwyższenia Krzyża Świętego (gm. Sianów).

Sucha Koszalińska (gm. Sianów),
kościół fil. pw. Podwyższenia Krzyża Św.,
Dzwon „Zuzanna" lub „Hossanna", datowany 1600 r., zawieszony na sześciu uchwytach w formie stylizowanych ludzkich głów.
Przy szyi pomiędzy dekoracyjnym ornamentem umieszczone imiona i nazwiska fundatorów z rodu von Heidebreck.
Pośrodku płaszcza umieszczona scena Ukrzyżowania i data 1600.

Łekno (gm. Będzino),
Kościół paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, dzwon z 1519 r. o imionach „ANNA" i „MARIA", z inskrypcją: „O Rex glorie Criste veni cum pace amen sonora/ ad honore dei oipotet bteqz v`gis Marie matris ei et sctorn Laurencij et Stephani et oim sctorn hec campana fabricata e/ Anno do mdrir die rriii mes maij", oraz płaskorzeźbionymi figurami NMP, św. Anny, innych świętych i sceną Ukrzyżowania na płaszczu.

Krąg (gm. Polanów),
kościół fil. pw. Zwiastowania NMP, Dzwon z 1600 r., renesans, z imionami i nazwiskami fundatorów majuskułą łacińską, w górnej części płaszcza : Corduli v. Wedel oraz przedstawicieli rodów v. Podewils, v. Fleminck, v. Puttkamer, oraz datą „ANNO 1600", obecnie zdemontowany, eksponowany wewnątrz kościoła.

Dobrzyca (gm. Będzino),
kościół paraf. pw. Trójcy Świętej, Dzwon z 1631 r. odlany przez Franciszka Dubois z Lotaryngii, z inskrypcją, nazwiskami fundatorów, krucyfiksem oraz owalną plakietą z herbem na płaszczu, i obiegającym ją napisem majuskułą: „ME FECIT . FRNACISCUS DUBOIS LOTARINGUS."

Wyszewo (gm. Manowo),
kościół paraf. pw. św. Wojciecha Bp.i M., Dzwon barokowy odlany w 1663 r. w Kołobrzegu przez C. Schella, o bogatej dekoracji. W górnej partii fryz z inskrypcją majuskułą o treści: „MICH * CONRADT * SCHELL * IN * COLBARC * 1663 * DURCH * GOTTES * HVLF * GOSZ *", na płaszczu dwie plakiety z przedstawieniami Matki Bożej z Dzieciątkiem Jezus i kosza obfitości, u dołu płaszcza palmetowe dekoracje o motywach roślinnych.

Komorowo (gm. Polanów),
kościół fil. pw. Niepokalanego Serca NMP, Dzwon z 1569 r. przetopiony w 1881 r. w Kołobrzegu przez Strehl`a, z napisami majuskułą o treści: „* UMGEGOSSEN DURH STREHL IN COLBERG 1881 *", „LAUDO DEUM VERUM / DECKMANN ANNO 1569", „EN EGO CAMPANA / NOWAM DENVICIO VANA / * PLEBEN VOCO CONGREGO CLERUM DIDERICK */MATTHAEUS II V.25", oraz płaskorzeźbionym popiersiem fundatora.

ZEGARMISTRZOSTWO

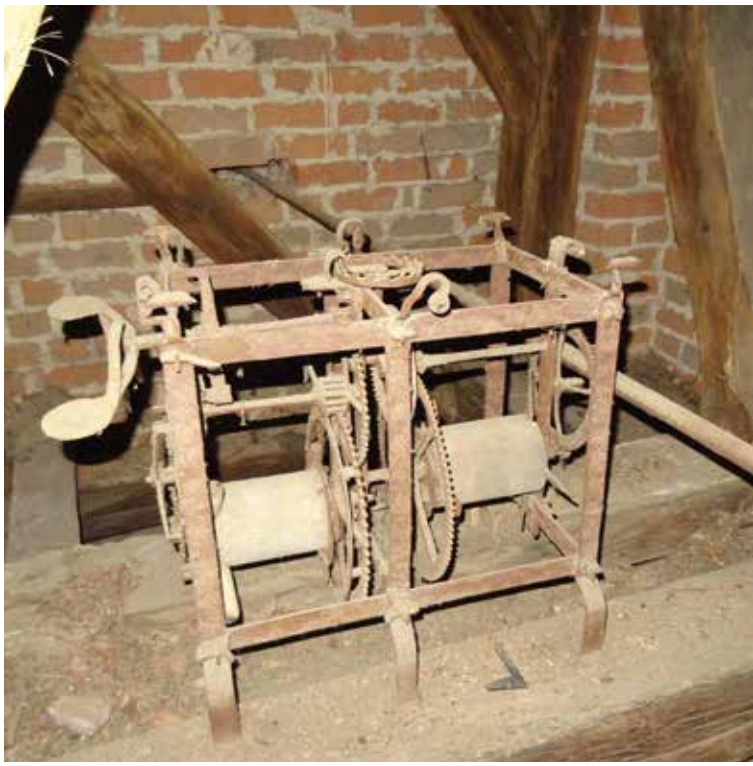
Pierwsze zegary wieżowe powstały w 1 połowie XIV w., nie posiadały tarcz ze wskazówkami i były wyposażone tylko w mechanizm bicia. Uzupełniały one rytm dnia wyznaczany biciem dzwonów. Zachowane mechanizmy i tarcze zegarowe pochodzą z XIX w. Mechanizmy składały się z kutej ramy, służącej jako konstrukcja nośna mechanizmu chodu, bicia godzin i kwadransów. Niestety dwa z trzech zachowanych zegarów – na wieżach kościołów w Bobolicach, Łeknie (gm. Będzino) i Krągu (gm. Polanów), są niesprawne. Wskazówki na trzech oryginalnych, żeliwnych tarczach zegara na wieży kościoła pw. Wniebowzięcia NMP w Bobolicach z około 1890 r. wskazują wprawdzie godziny, lecz dzięki napędowi elektrycznemu zainstalowanemu w 2001 r. Oryginalny, wybrakowany mechanizm bez sygnatury zegarmistrza znajduje się nadal w wieży. Najstarszy z zegarów w Krągu (gm. Polanów) jest nieczynny, lecz ma zachowaną tarczę i oddzielony od niej, uszkodzony mechanizm. Najlepiej zachował się mechanizm zegara w kościele Łeknie, obecnie również nieczynnego. Na ramie mechanizmu umieszczona jest tabliczka wytwórcy i numer zegara: C. Peters, Koszalin, 1889 r.

Krąg (gm. Polanów),
kościół fil. pw. Zwiastowania NMP. Tarcza nieczynnego zegara, XIX w.

Bobolice,
kościół paraf. pw. Wniebowzięcia NMP, oryginalne tarcze zegara z ok. 1890 r., podłączonego obecnie do napędu elektrycznego.

Łekno (gm. Będzino),
kościół paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, oryginalne tarcze i mechanizm zegara z 1889 r.

Łekno (gm. Będzino),
tabliczka umieszczona na mechanizmie zegarowym znajdującym się na wieży kościoła paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, powstałym w 1889 r. w zakładzie C. Petersa w Koszalinie, oznaczonym numerem 8.



Sucha Koszalińska (gm. Sianów),
kościół fil. pw. Podwyższenia Krzyża Św., mechanizm zegarowy, XIX w.

PROSPEKTY ORGANOWE

W zachodniej części większości świątyń budowano drewniane empory, jedno- lub wielokondygnacyjne, jak np. w kościele paraf. w Sarbinowie (gm. Mielno), na których umieszczany był instrument muzyczny – organy, obudowane szafą i reprezentacyjnym, rzeźbionym w drewnie lub polichromowanym prospektem organowym od strony wnętrza kościoła. Powstawały one w najznakomitszych warsztatach organmistrzowskich XIX i 1 połowy XX w. Po 1945 r. większość instrumentów została zdemolowana i rozkradziona. W ostatnich latach, niektóre z instrumentów zostały poddane pracom konserwatorskim, restauratorskim i rekonstrukcyjnym, dzięki czemu mogą służyć do celów koncertowych i ponownie cieszyć uszy miłośników muzyki organowej.

Bobolice,
kościół paraf. pw. Wniebowzięcia NMP, neogotycki prospekt organowy i organy z 1886 r. o No 269, wytworzone w firmie B. Grüneberg, Stettin, z dwoma klawiaturami manuałowymi i pedałową, remontowane w 1991 i 2010 r., (czynne).

Krąg (gm. Polanów),
kościół fil. pw. Zwiastowania NMP, organy z połowy XIX w. z jedną klawiaturą manuałową i pedałową, z neobarokową obudową i prospektem, (nieczynne).

WITRAŻOWNICTWO

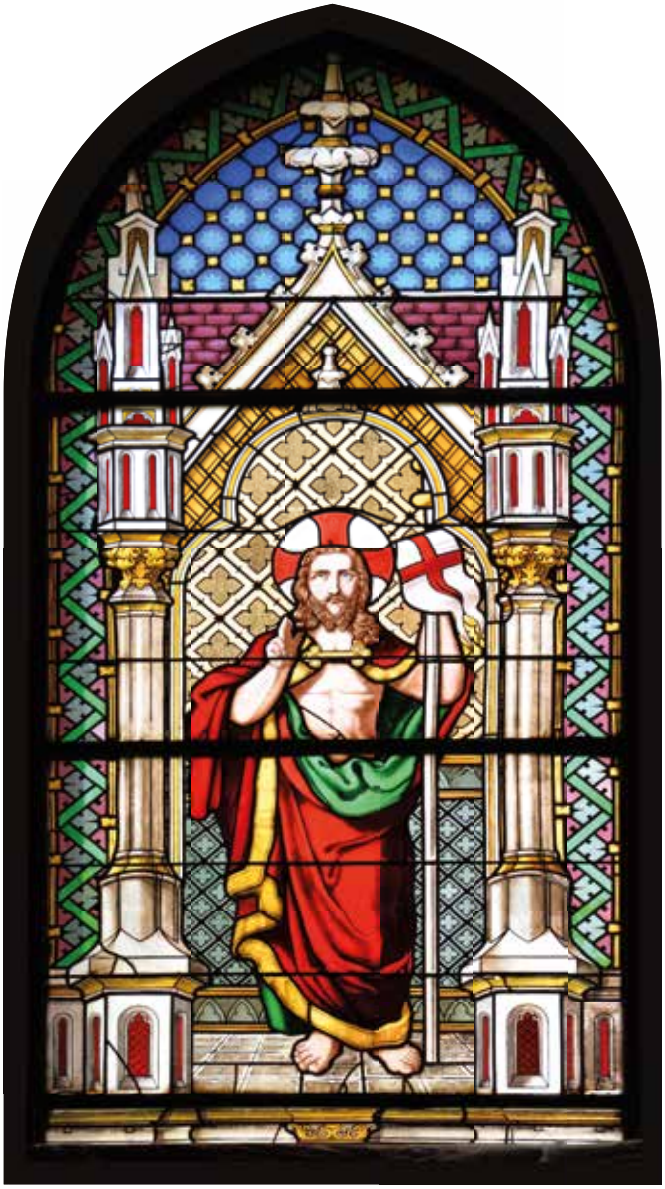
„Pisane światłem" witraże powstawały z umiejętnie dociętych i połączonych kawałków szkła barwionego w masie lub powłokowego, połączonego ołowiem. W XV w. i XVI w. wraz z upowszechnieniem szyb okiennych, oraz okien herbowych i gabinetowych, zastąpiło je malowanie szkła farbami szkliwnymi. Ponowny rozwój witrażownictwa nastąpił po odkryciu i fascynacji gotykiem, w XIX w. Żaden witraż z okresu średniowiecza nie przetrwał do naszych czasów. Na terenie powiatu koszalińskiego w oknach kościołów w Łeknie i Strzepowie (gm. Będzino), oraz Osiekach (gm. Sianów) i Chociminie (gm. Polanów) zachował się natomiast unikalny i bezcenny zespół 32 renesansowych witrażyków gabinetowych, z malowanymi na szkle kolorowymi emaliami motywami heraldycznymi, biblijnymi, przedstawieniami figuralnymi, czy inskrypcjami poświadczającymi fundacje znanych rodów szlacheckich. Poza tym w budowlach sakralnych i świeckich zachowało się wiele interesujących XIX-wiecznych szklanych, barwnych kompozycji okiennych oraz witraży z początku XX w., o tematyce sakralnej i świeckiej, powstałych w najlepszych pracowniach witrażownictwa.

Najbogatszy zbiór renesansowych witraży znajduje się w oknach gotyckiego kościoła parafialnego pw. św. Jana Chrzciciela w Łeknie (gm. Będzino), który w końcu XVI w. był świątynią rezydującego od 1592 r. na zamku w pobliskim Kazimierzu Pomorskim, biskupa Kazimierza IX. Stanowi go zespół 22 renesansowych szkieł w sześciu oknach, z datami umieszczonymi w inskrypcjach niektórych kompozycji: 1577, 1578, 1590 oraz 1644. Witrażyki zostały przemieszczone wtórnie, zmieniono także ich kompozycję w polu każdego z sześciu okien.

W neogotyckim kościele pw. św. Andrzeja Boboli Strzepowie (gm. Będzino), witrażyki z pocz. XVII w. zostały przeniesione do nowowybudowanej świątyni i osadzone w nadświetlu drzwi głównych. Okrągłe szybki o średnicy ok. 14-15 cm przedstawiają sceny biblijne: Chrzest Chrystusa, Dawida przed Goliatem, Daniela w jaskini lwa, a jeden ukazuje herby rodu von Kameke i von Massow. Pod sceną Dawida przed Goliatem widnieje podpis: „Davidt Eggert 1609", na innym znajdowała się inskrypcja: „Anno 1598 ist Dauidt Eggerth gestorben".

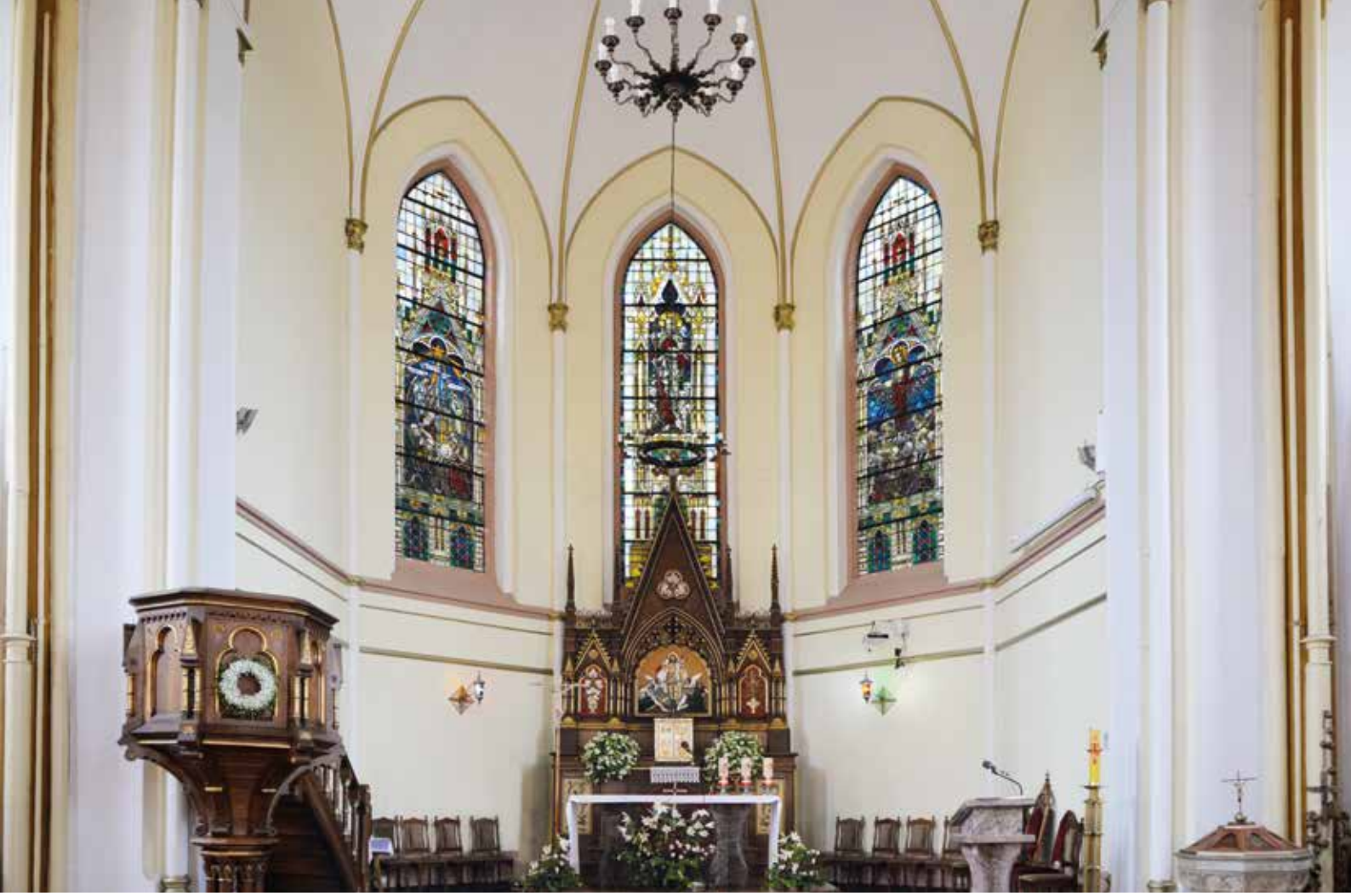
W słynącym cudem Krwawiącej Hostii, gotyckim, pielgrzymkowym kościele paraf. pw. św. Antoniego w Osiekach (gm. Sianów), przetrwał tylko jeden z renesansowych witraży z ok. 1600, z przedstawieniem rycerza na koniu i stojącej obok niego kobiety podającej mu napój w kielichu. W 2018 r. witrażyk poddany został pracom konserwatorskim i ponownie umieszczony w jednym z okien ściany południowej kościoła.

Strzepowo (gm. Będzino),
Kościół pw. św. Andrzeja Boboli, witrażyki włościańskie z 1609 r. przedstawiające starotestamentalne sceny „Dawida przed Goliatem" i „Dawida w jaskini lwów", wmontowane wtórnie w nadświetle drzwi wejściowych.



Strzepowo (gm. Będzino),
kościół fil. pw. św. Andrzeja Boboli, witraż w ścianie wschodniej prezbiterium z czasu budowy kościoła w XIX w., przedstawiający Chrystusa Zmartwychwstałego i Błogosławiącego, stojącego w arkadzie zwieńczonej kwiatonem.

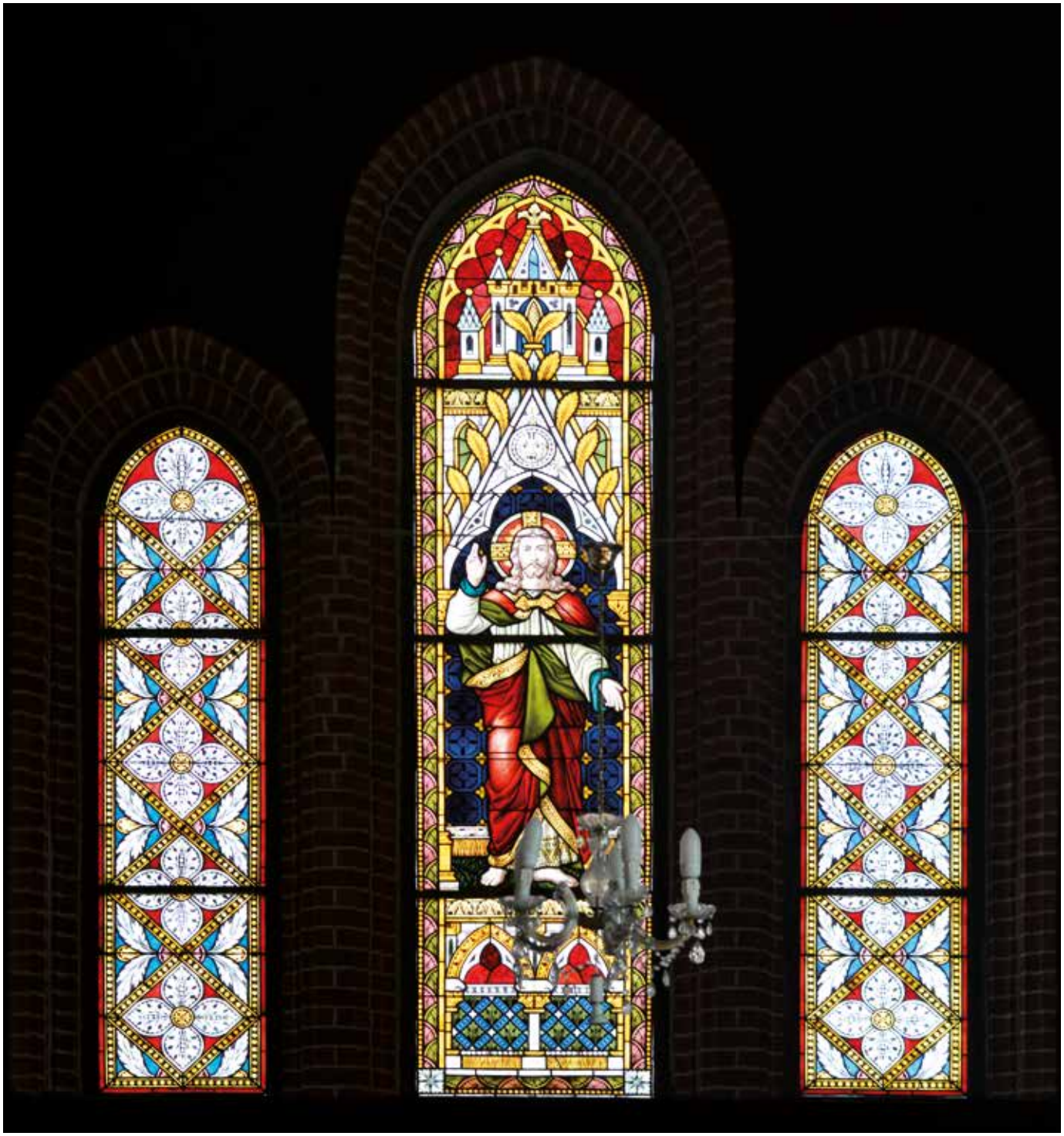
Parsowo (gm. Biesiekierz),
kościół fil. pw. św. Piotra i Pawła Ap., witraż w prezbiterium z czasu budowy kościoła w 1880 r., szkło malowane, przedstawia postać Zmartwychwstałego, Błogosławiącego Chrystusa. U podstawy witraża herby i nazwiska rodów „v. Gerlach" i „v. Kleist" oraz data 1880.



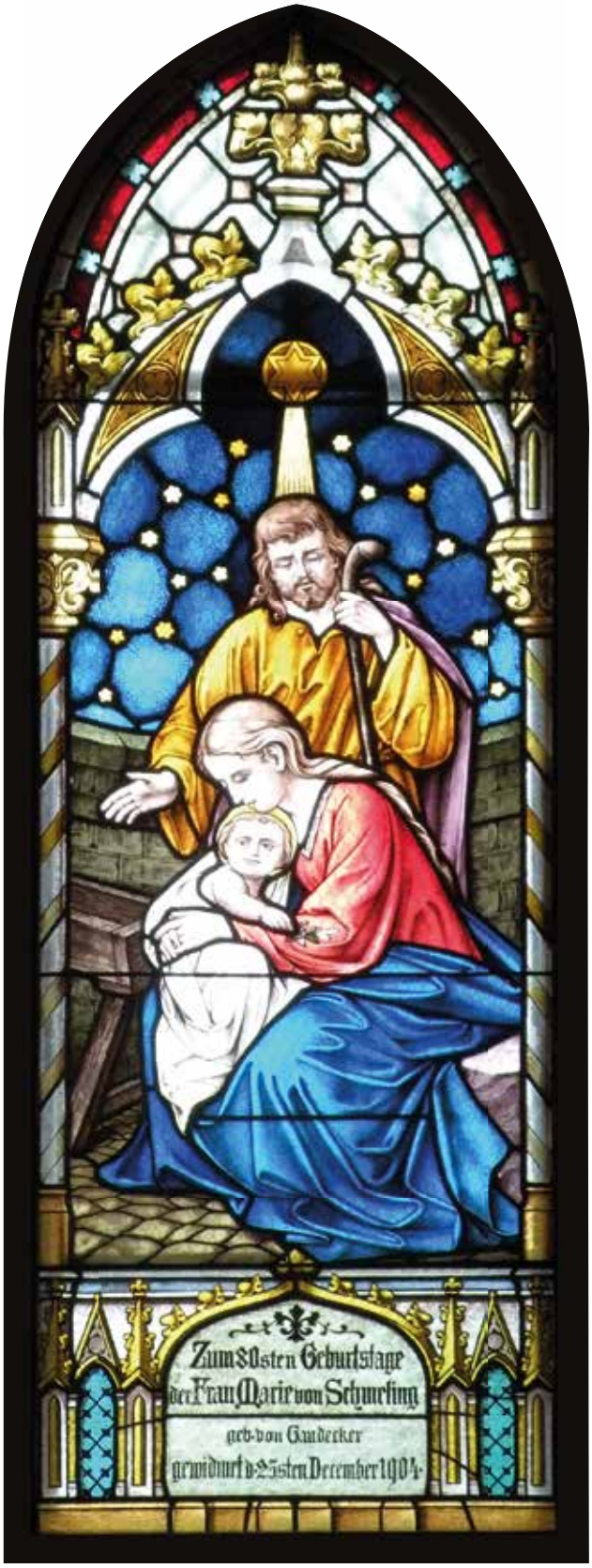
Bobolice,
kościół paraf. pw. Wniebowzięcia NMP, zespół witraży w prezbiterium kościoła wykonanych w końcu XIX w., przedstawiających: Chrystusa Dobrego Pasterza (okno środkowe), Wniebowstąpienie Pańskie (okno południowe), Narodzenie Chrystusa (okno północne).

Jarzyce (gm. Świeszyno),
kościół fil. pw. MB Królowej Korony Polskiej, dwa neobarokowe witraże w ścianie wschodniej kościoła, szkło malowane, 1897 r., przedstawiające scenę „Narodzenia Chrystusa" oraz „Zmartwychwstanie". W prawym dolnym rogu witraża „Narodzenie" inicjały „K.v.K. i data 1897; w dolnym rogu witraża „Zmartwychwstanie" inicjały „H. v. K." i data 1897.

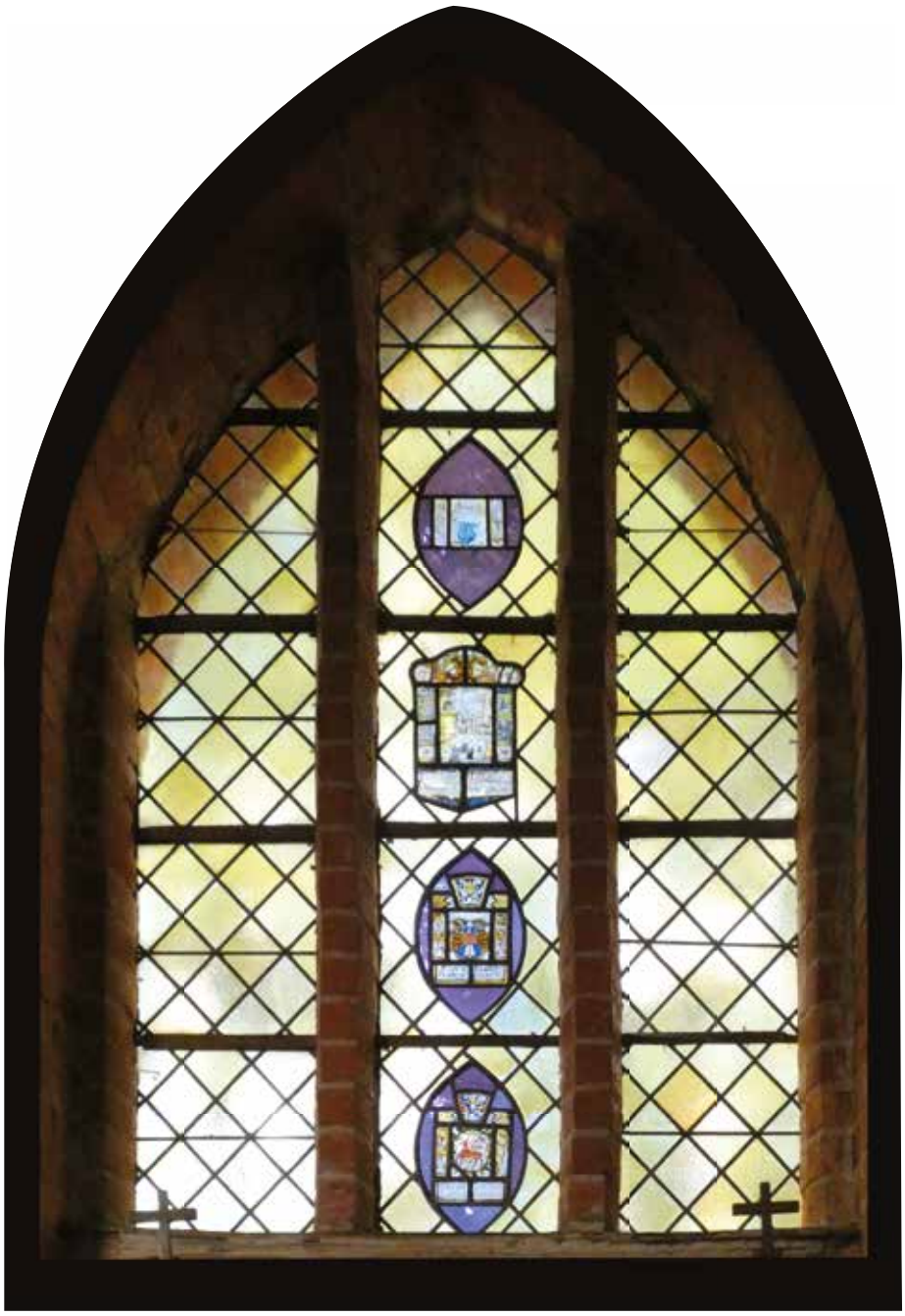
Kościernica (gm. Polanów),
kościół fil. pw. MB Królowej Polski, dwa witraże umieszczone w ścianie wschodniej kościoła, wykonane na przełomie XIX i XX w. w warsztacie Ferdinanda Müllera, przedstawiające sceny Narodzin i Zmartwychwstania Chrystusa, sygnowane „FERD. MÜLLER GLASMALEREI/ IN QUEDLINBURG.



Stare Bielice (gm. Biesiekierz),
kościół fil. pw. św. Stanisława B.i M., neogotycki witraż wykonany ok. 1900 r. w potrójnym oknie absydy prezbiterium, symbolizującym Trójcę Świętą. W części środkowej okna umieszczono przedstawienie postaci Chrystusa Błogosławiącego na tle zamkniętej trójlistnie arkady zwieńczonej trójkątnym tympanonem. W zwieńczeniu arkady wyobrażenie świątyni.
Dwa pozostałe pola okien zdobi ornament geometryczno-roślinny.



Mielno,
kościół paraf. pw. Przemienienia Pańskiego, dwa neogotyckie witraże w prezbiterium ufundowane w 1904 r. przez rodzinę von Schmeling z okazji 80-tej rocznicy urodzin Marii von Schmeling, z inskrypcjami upamiętniającymi to wydarzenie, przedstawiające Świętą Rodzinę i Chrystusa Dobrego Pasterza.



Łekno (gm. Będzino),
kościół paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, renesansowe witrażyki umieszczone w oknie zachodnim ściany pn. nawy, przedstawiające (od góry): 1) anioła trzymającego tarczę z gmerkiem nieznanego dworzanina książęcego z 4 ćw. XIX w. 2) pastora Johannesa Hovesche głoszącego z ambony kazanie dla wiernych oraz emblematy pastora i jego żony Margarety Schmede, z 1577 r. 3) emblemat w formie kartusza z sercem przebitym strzałą Arndta Klenpina, notariusza książęcego, z 1578 r. 4) emblemat w formie wieńca z czerwonym jeleniem pisarza kancelarii książęcej Davida Hoppenera, z lat 70-tych XVI w.

Chmielno (gm. Bobolice),
kościół paraf. pw. św. Jana Chrzciciela, dwa witraże z czasu budowy kościoła – ok. 1925 r. wykonane przez B. Schulze ze Szczecina. Trzy ostrołukowe arkady okienne witraża w ścianie wschodniej prezbiterium, wypełniają stylizowane winorośle, rozrastające się ku górze i ujmujące nazwiska fundatorów oraz herb rodu von Kleist i von Medem. W zwieńczeniu środkowej arkady monogram Chrystusa oraz symbole Alfa i Omega. Witraż umieszczony w nadświetlu nad wejściem do kościoła, przedstawia „AGNUS DEI" – Baranka Bożego z chorągiewką siedzącego na Księdze z siedmioma pieczęciami, wpisanego w dekorację roślinną o formie splecionej winorośli z kiściami winogron.

Strzekęcino (gm. Świeszyno),
pałac wzniesiony w latach 1899-1901 przez rodzinę v. Kamecke. Trzy prostokątne otwory okienne w II kondygnacji hallu głównego zdobią witraże przedstawiające scenki rodzajowe i motywy roślinne. Każde z okien posiada wydzieloną listwami część środkową przeszkloną białym szkłem, otoczoną 8-kwaterową bordiurą witrażową. Kwatery boczne okien skrajnych wypełnia witraż z ornamentem kandelabrowym o motywach kielichów tulipanów, oraz koszy obfitości z owocami malin, winogron i kłosami zbóż. Dolne i górne kwatery środkowe wszystkich okien wypełniają scenki rodzajowe obrazujące: odpoczynek oracza, ścinanie drzew, sadzenie drzew, odpoczynek kobiety, koszenie zboża i zbieranie ziemniaków.

ZABYTKOWE POJAZDY

SAMOCHODY 72
MOTORY 100
TRAKTOR 114

MERCEDES–BENZ W 126

To seria samochodów klasy S produkowanych przez Mercedes – Benz w latach 1979-1991. Model ten znacznie różnił się od swojego poprzednika W116. Wprowadzono pierwsze napinacze pasów bezpieczeństwa. Miał linię boczną na wysokości górnej krawędzi błotnika, z boku nadwozia, przy progach, znajdowały się szerokie listwy z tworzywa sztucznego, górne krawędzie listew bocznych, wykonanych również z plastiku, były na tej samej wysokości co zderzak przedni i tylny, przednia ściana samochodu została nieznacznie pochylona do tyłu, nadając pojazdowi bardziej aerodynamiczną sylwetkę, wycieraczki przedniej szyby chowane były pod maską wozu, to m.in. przyczyniało się do korzystniejszego współczynnika oporu powietrza, wnoszącego w tym modelu Cx=0,37. Samochody klasy S miały bardzo skuteczne hamulce, przednie tarcze hamulcowe były wentylowane i we wszystkich modelach seryjnie stosowany był system antyblokujący ABS. W roku 1981 rozpoczęto produkcję modelu coupe, wtedy na końcu oznaczenia dodawano literę C.

Prezentowany Mercedes – Benz W126 500 SEC jest kompletny w zakresie podstawowych zespołów i dobrze zachowany. Posiada ponad 75% oryginalnych części. Ma 34 lata. Produkcję modelu zakończono w roku 1991 liczbą około 30184 egzemplarzy. Te pojazdy są obecnie poszukiwane przez kolekcjonerów. Kolekcjoner z powiatu koszalińskiego nabył przedmiotowy samochód od mieszkańca Palmdale, stanu California - USA.

5G

ZKO 9N

FIAT 126p

Pierwszego polskiego „malucha" zmontowano 6 czerwca 1973 r. z oryginalnych włoskich części. Seryjna produkcja tego modelu w zakładach we włoskim Cassino trwała już wówczas od blisko roku. W październiku 1972 r. odbyła się międzynarodowa premiera auta podczas Saloniu Samochodowego w Turynie, a niedługo potem auto było prezentowane na warszawskim Placu Defilad. Oficjalnie seryjna produkcja w Bielsku-Białej ruszyła 22 lipca 1973 r.; we wrześniu 1975 r. rozpoczęła się natomiast produkcja w nowej fabryce w Tychach.

Produkcja „malucha" w Polsce była efektem kontraktu „o współpracy przemysłowej i licencyjnej na samochód małolitrażowy 126", zawartego przez polskie władze z Fiatem 29 października 1971 r. Zgodnie z jego zapisami, Fiat 126p to samochód z tylnym napędem, dwucylindrowym silnikiem o pojemności 594 ccm, maksymalnej mocy 23 KM oraz samonośnym, czteroosobowym i dwudrzwiowym nadwoziem.

Licencji nie kupiono za dewizy - została spłacona m.in. wytwarzanymi w polskich zakładach silnikami i skrzyniami biegów do modelu 126 wytwarzanego we Włoszech. Wraz z zakupem licencji na produkcję auta kooperanci dawnej Fabryki Samochodów Małolitrażowych otrzymali też technologie produkcji detali z materiałów do licencyjnego samochodu, których wcześniej nie robiono w Polsce. Oznaczało to awans technologiczny dla wielu firm z sektora metalurgicznego, chemicznego czy elektrotechnicznego.

Ostatni Fiat 126p, wyprodukowany jesienią 2000 r., trafił do Muzeum Fiata w Turynie, a inny z ostatnich egzemplarzy - do Muzeum Techniki w Warszawie. W sumie w latach 1973-2000 w zakładach w Bielsku-Białej i Tychach wyprodukowano ponad 3,3 mln tych aut, z czego blisko 900 tys. trafiło na eksport. We Włoszech powstało natomiast ponad 1,3 mln Fiatów 126.

W 1988 r. „maluchy" wyeksportowano do Australii i na Kubę. Dzięki zmianom konstrukcyjnym Fiat 126p doczekał się także wersji rajdowej. Polscy rajdowcy zachwalali w latach 70., że na krajowych i międzynarodowych trasach małe auto sprawowało się nadspodziewanie dobrze. Zimą 1975 r. Sobiesław Zasada z Longinem Bielakiem testowali „malucha" zimą na trasie dojazdowej Warszawa-Monaco - był to tzw. odcinek dojazdowy słynnego Rajdu Monte Carlo. (PAP)

ZKO 5GX4

ZKO 1HU2

FORD T tourer 1923

Typ: roadster	liczba drzwi: 3
Wymiary, wagi:	- długość: 3404 mm - szerokość: 1676 mm - rozstaw osi: 2553 mm - masa: 700 kg Pojemność zbiornika paliwa: 17 L
Silnik:	- pojemność skokowa: 2896 ccm - moc: 20 KM (14.72 KW) @ 1600 RPM - moment obr.: 83 Ft-Lbs (113 NM) @ 900 RPM - układ silnika, liczba cylindrów: rzędowy, 4 - średnica x skok tłoka: 95.00 mm x 101.50 mm
Osiągi:	- prędkość maksymalna: 68 km/h - stosunek mocy do masy: 0.029 KM/kg
Zawieszenie:	- położenie silnika: przód - ustawienie silnika: podłużnie - napęd: na koła tylne - skrzynia biegów: liczba biegów: 2, manualna

FORD F 3 PICK-UP

Historia samochodu Ford rozpoczęła się 16 czerwca 1903 roku, kiedy to Henry Ford w Detroit założył koncern branży motoryzacyjnej produkujący samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, pojazdy i maszyny rolnicze, sprzęt informatyczny i inne wyroby. Pojazdy ciężarowe w zależności od ładowności na rynku europejskim występują jako samochody dostawcze oraz ciężarowe. Ford F-Series to seria samochodów dostawczych o nadwoziu pick-up produkowanych przez koncern Ford Motor Company od 1948 roku. Była to pierwsza powojenna ciężarówka marki Ford- serii I.

W zależności od ładowności modele serii oznaczono F1, F2, F3 itd. Od 1948 roku do maja 2010 roku wyprodukowano i sprzedano łącznie około 33 900 000 egzemplarzy. Prezentowany model F3- zbudowany został w roku 1952. Model produkowany był w latach 1948-1952. Samochód został znaleziony i zakupiony w USA od firmy MBG LOGISTICS, 345 Navajo LN, specjalizującej się sprzedażą samochodów kolekcjonerskich. Pierwszym właścicielem pojazdu był mieszkaniec Stanu NY, a obecnie Pan Robert mieszkaniec powiatu koszalińskiego jest jego trzecim dumnym właścicielem. Prezentowany samochód w zakresie podstawowych zespołów jest dobrze zachowany. Ma 64 lata, a od zakończenia produkcji tego modelu upływa 64 lata. Pojazd posiada ponad 75% oryginalnych części.

FORD F-3 PICK-UP

DODGE ROYAL MONACO

Historia Dodge zaczyna się w roku 1974. Wtedy to bracia: Jon i Horace DODGE w Detroit założyli firmę, w której produkowali samochody osobowe. We wrześniu 1964 roku Dodge- już jako firma z koncernu Chrysler zaprezentowała nowy model Monaco. Auto było duże i przestrzenne. Poza USA Dodge Monaco był produkowany także w Chrysler Canada Ltd. Montowano w nim silniki 6-cylindrowe i ośmiocylindrowe typu Magnum 440. Monaco z roku modelowego 74 był nieco mniejszy od poprzednich roczników. Miesiąc po premierze auta rozpoczął się globalny kryzys paliwowy. Jednak Dodge nadal cieszył się dobrą opinią w policji stanowej i w federalnych agencjach rządowych. W modelu z 1975 roku zmiany w bazie Monaco były minimalne. Jednak Monaco Custom zostało przemianowane na Royal Monaco. Ten nowo stworzony model cechował się ukrytymi reflektorami. Maksymalna prędkość jaką mógł osiągnąć to 210 km/h. Wyprodukowano ich około 1700 egzemplarzy. Przedmiotowy model Dodge Royal Monaco-sedan, produkowany był przez amerykańską firmę Dodge w latach 1974-1976. Prezentowany model w zakresie podstawowych zespołów jest dobrze zachowany. Ma 42 lata, a od zakończenia produkcji modelu upływa 41 lat. Pojazd posiada ponad 75% oryginalnych części. Samochód został znaleziony i zakupiony przez pasjonata z terenu powiatu koszalińskiego od mieszkańca Niemiec.

MERCEDES–BENZ W 116 280 SE

Historia trójwymiarowej niemieckiej gwiazdy, synonimu ekskluzywności i jakości w branży motoryzacyjnej narodziła się ponad 100 lat temu. Twórcami marki były nazwiska trzech mężczyzn oraz imię córki jednego z nich. Byli to Gottlieb Daimler, Karl Benz i córka Emilia Jelinka-Mercedes, klienta Daimlera.

Od początku swojej działalności niemieckie przedsiębiorstwo starało się budować samochody w oparciu o kilka kluczowych kryteriów: jakość, fascynacja, innowacja i bezpieczeństwo.

Mercedes–Benz W116 został oficjalnie zaprezentowany we wrześniu 1972 roku i produkowany był przez 8 lat. Była to nowa rodzina samochodów osobowych oznaczonych literką „S" w nadwoziu oznaczonym symbolem W116. Dla niej po raz pierwszy oficjalnie zaczęto używać jednoznacznej nazwy „Mercedes–Benz S-klase".

Samochód miał przede wszystkim nowe nadwozie - niższe, szersze i dłuższe, z zespolonymi lampami przednimi i tylnymi w układzie poziomym.

Produkcja modelu zakończyła się w 1980 roku. Samochód został znaleziony i zakupiony przez kolekcjonera z terenu powiatu koszalińskiego. Samochód w zakresie podstawowych zespołów jest dobrze zachowany. Posiada ponad 75% oryginalnych części. Ma 41 lat, od zakończenia produkcji tego modelu upływa 40 lat.

ZKO 9P

ZKO 9P

0 9P

BMW E30

Historia „Byerische Motoren Werke" niemieckiego koncernu produkującego samochody osobowe, motocykle i skutery pod nazwą BMW, zaczyna się od roku 1918, ponieważ wtedy w Monachium (Bawaria), powstała spółka akcyjna BMW. Pięć lat później powstał pierwszy pojazd silnikowy- motocykl BMW. Trzy lata po wydrukowaniu pierwszego motocykla, powstaje w miejscowości Eisenach pierwszy samochód BMW o nazwie „Dixi". Firma się rozrasta i modernizuje tak, że w roku 1975 rozpoczyna produkcję serii 3.

Model E30 jest kolejną generacja "trójki", która zastępuje starszy model E21.

Produkcję E30 rozpoczęto w 1982 roku i trwała nieprzerywalnie do 1994 roku. Samochód występował w czterech wersjach nadwozia. Sedany produkowane były tylko do 1991 r. gdyż w tym czasie zadebiutowała kolejna generacja BMW serii 3 – model E36. W samochodzie zastosowano silnik o pojemności skokowej 1596 ccm. Wyprodukowano łącznie 1.364.039 egzemplarzy serii 3. Modele te cieszą się dużym uznaniem na rynku wtórnym. Kolekcjonerzy swoje samochody cenią przede wszystkim za oryginalny sportowy wygląd, ponad przeciętną trwałość oraz doskonałe właściwości jezdne. Pan Rafał, mieszkaniec powiatu koszalińskiego jest szóstym dumnym właścicielem samochodu, a nabył go od mieszkańca Kołobrzegu. Prezentowany samochód w zakresie podstawowych zespołów jest dobrze zachowany. Ma 26 lat, a od zakończenia produkcji tego modelu upływa 24 lata. Pojazd posiada ponad 75% oryginalnych części.

ZKO 8N

PL
ZKO 8N

AUDI 80

Pierwsza generacja modelu zadebiutowała w roku 1972. Zastępowała ona model F 103. Do napędu użyto silników R4 z rozrządem typu SOHC. Samochód dostępny był jako 2- i 4-drzwiowy sedan oraz 5-drzwiowe kombi, które oferowano jedynie na rynek północnoamerykański. Tam też auto było sprzedawane pod oznaczeniem Audi Fox. Technicznie model opierał się w dużej mierze na Volkswagenie Passacie B1.

W Audi 80 B1 przednie zawieszenie oparte było na kolumnach Macphersona, natomiast tylne na belce i drążku Panharda wraz ze sprężynami śrubowymi i amortyzatorami.

Skutkiem udanych prac rozwojowych w zakresie designu Audi 80 w 1973 r. przyznano tytuł „European Car of the Year", pokonując m.in. Renault 5 czy Alfę Romeo Alfette.

Auto przeszło lifting w 1976 roku. Wprowadzono wówczas nowe, kwadratowe tylne i przednie światła w stylu nowo wprowadzonych Audi 100 C2 stosując także 1,6 zamiast 1,5 litrowych silników (jeszcze z 75/85 KM) oraz dodano nowy model – 80 GTE z silnikami 1,6 l z wtryskiem paliwa (110 KM; 81 kW) zastępując wcześniejszą wersję 80 GT.

Na niektórych rynkach oferowany był również jako wersja pięciodrzwiowa „Avant". Był to sprzedawany z sukcesem Volkswagen Passat z podmienioną atrapą chłodnicy na Audi z przodu pojazdu.

Produkcja pierwszej generacji trwała do 1978 roku kiedy to zdecydowano o zakończeniu produkcji samochodów opartych na platformie B1. Fabrykę opuściło 1 103 766 egzemplarzy.

ZKO 79V8

ZKO 79V8

MERCEDES–BENZ W 107 560 SL

Model W 107 został oficjalnie zaprezentowany w kwietniu 1971 roku. Występował w kilku wersjach nadwoziowych: jako kabriolet ze zdejmowanym dachem, kabriolet ze składanym dachem i jako cupe. Był symbolem ludzi bogatych. Samochód ten dzięki niezawodnym silnikom i niepowtarzalnej linii nadwozia stał się bardzo popularny w Stanach Zjednoczonych. W107 560 SL, pojawił się w ofercie wyłącznie na rynku amerykańskim, jako ostatni na cztery ostatnie lata produkcji 1986-1989. Zamiast wcześniej stosowanej automatycznej skrzyni 3 -stopniowej, oferował już 4 przełożenia. Był zasilany elektronicznie sterowanym układem wtryskowym Boscha. W wyposażeniu tego ostatniego modelu znalazła się dodatkowo skórzana tapicerka i auto-alarm. Gratis montowane były również poduszka powietrzna dla kierowcy i ABS. W opcji dostępne było również podgrzewanie foteli. W 1989 roku zakończono produkcję tego samochodu. Wyprodukowano w sumie 49.347 egz. Modelu 560 SL. Jeden z tych pojazdów został znaleziony i zakupiony w Ameryce. Obecny właściciel, prezentowany samochód odkupił od firmy Luxury Auto Sp. z o.o. Koszalin i jest trzecim dumnym właścicielem samochodu. Samochód jest po renowacji całopojazdowej. Posiada ponad 75% oryginalnych części. Ma 30 lat, a od zakończenia produkcji modelu upływa 30 lat.

PL
ZKO 1P

RENAULT 4

Prezes Renault, Pierre Dreyfus, chciał, żeby Renault 4 był samochodem dla każdego, zdolnym zaspokoić potrzeby wszystkich kierowców. Renault 4 miał być autem przede wszystkim miejskim, mieszczącym czteroosobową rodzinę. Plany Dreyfusa dotyczące Renault 4 miały przebić konkurencyjny wówczas model Citroena.

Po raz pierwszy Renault 4 zaprezentowano w Paryżu wiosną 1961 roku podczas Salon de l'Automobile. Odsłonięto wówczas wersję L Renault 4 (l jak luxe), stąd przyjęło się zwyczajowo nazywać ten model 4L.

W pierwszych latach produkcji Renault 4 dostępne były modele z silnikiem o pojemności 0,7 l i mocy 24 koni mechanicznych. Niedługo później pojawiły się również mocniejsze Renault 4 z 34 końmi mechanicznymi. Z czasem zamiast trzybiegowej skrzyni biegów w Renault 4 zaczęto również oferować modele z czterema biegami. Zwiększała się również pojemność silnika: do 1978 roku można było kupić Renault 4 z silnikiem 0,8 l, ale później pojawiła się również wersja z silnikiem o pojemności 1.1 l i 34 końmi mechanicznymi. Najmocniejszy Renault 4 to wersja Rodeo. Krótko po premierze Renault 4 wprowadzono również jego tańszą, budżetową wersję - R3. Produkowano ją w okresie od czerwca 1961 roku do września roku następnego. Ten wariant Renault 4 był słabiej wyposażony: nie miał trzeciej pary okien z boku, nie montowano mu kołpaków, przedniego grilla, a wnętrze prezentowało się zdecydowanie skromniej niż w Renault 4. Mimo to R3 był tylko nieznacznie tańszy, co spowodowało, że sprzedaż utrzymywała się na bardzo niskim poziomie. Mimo zakładanej uniwersalności i wszechstronności samochodu Renault 4 miał swoje wady. Przede wszystkim nie nadawał się do długich podróży ze względu na niewygodne siedzenia i słabą wentylację (okna w Renault 4 można było tylko odsunąć na bok, a nie opuścić). Niewiele z tych kultowych samochodów jeździ do dzisiaj. Głównie ze względu na problem z korozją w Renault 4. Rdzewieją niemal wszystkie elementy nadwozia.

Savane

Savane
ZKO
46P9

Savane
ZKO 46P9

ZKO
46P9

TRABANT- 601S

Od 1955 roku w NRD produkowano samochód P70. Dwa lata później wprowadzono Trabanta P50, który był rozwinięciem tego modelu. Nazwa nowego pojazdu po niemiecku znaczy satelita, a nadano ją, dla uczczenia wystrzelenia przez ZSRR sputnika. Trabanta od początku budowano częściowo z tworzywa sztucznego, a do napędu wykorzystano dwusuwowy silnik o pojemności 500 ccm i mocy 18 KM. W 1962 roku pojemność silnika zwiększono do 600 ccm, a moc do 23 KM. Tak narodził się Trabant 600, który powstawał przez dwa lata. Jego następcą został model 601 czyli najpopularniejsza wersja niemieckiego dwusuwu. W tej postaci pojazd przetrwał aż przez 26 lat. Auto miało bardziej kanciaste nadwozie w porównaniu z poprzednikiem i otrzymało charakterystyczne płetwy z tyłu. Pojazd wielokrotnie był modernizowany. W 1965 roku wprowadzono wersję Hycomat z hydraulicznym sprzęgłem – pozwalało to na zmianę biegów bez konieczności używania pedału sprzęgła. Jednak nie była to udana konstrukcja, bo okazała się usterkowa, a poza tym działanie hydraulicznego sprzęgła było zależne od obrotów silnika. Efekt? Gdy wyjeżdżało się autem przy zimnym silniku na ssaniu gdy obroty jednostki były wysokie nieodłączne było ruszanie z piskiem opon. W 1969 roku moc silnika wzrosła do 26 KM, a oprócz tego wprowadzono wersje 601S oraz deLuxe. W 1990 rok, zatem już po przemianach politycznych pojawił się Trabant 1.1, który otrzymał nowy, 4-suwowy silnik od VW Polo o pojemności 1,1 litra i mocy 42 KM. Zmieniono również nieznacznie wygląd karoserii, dzięki czemu udało się uzyskać nowocześniejszy wygląd pojazdu. Rok później ostatecznie zakończono produkcję Trabanta.

Trabant powstawał jako 2-drzwiowy sedan oraz kombi Universal. Na bazie tej drugiej odmiany budowano również Trabanta Camping. Powstała także wersja Kubelwagen, która służyła do patrolowania muru berlińskiego. Nie zabrakło również sportowej wersji Trabanta. Model 800 RS miał silnik o mocy 65 KM, a przekazanie napędu odbywało się za pomocą 5-biegowej skrzyni (standardowo 4-biegowa).

Wszystkich modeli Trabanta wyprodukowano w Zwickau 3 096 099 sztuk, z których w chwili zjednoczenia Niemiec było eksploatowanych ok. 2 miliony i głównie dzięki Trabantom NRD była najbardziej zmotoryzowanym krajem bloku wschodniego (w roku 1989 na jeden samochód osobowy przypadały 4 osoby).

ZKO 1GS8

ZKO 1GS8

ZKO 1GS8

VOLVO 242

W sierpniu 1974 roku firma Volvo zaprezentowała nową generację samochodów – serie 240 i 260. Te nowe modele stanowiły rozwinięcie serii 140 i były bardzo podobne do swoich poprzedników. Zmiany objęły nowy przód, duże zderzaki i zmodernizowane podwozie z przednim zawieszeniem typu McPherson. Jednocześnie zaczęto stosować nową serię 4-cylindrowych silników z wałkiem rozrządu w głowicy. Przez pewien czas w wersjach podstawowych oferowano jeszcze poprzedni 4-cylindrowy silnik. Popyt na samochody dwudrzwiowe wciąż był bardzo duży, zwłaszcza na rynku skandynawskim, i dlatego włączenie do gamy produktów wersji 2-drzwiowej wydawało się oczywiste. Jednak ze względu na to, że trend zmierzał ku samochodom 4-drzwiowym, model 242 został wycofany z produkcji o wiele wcześniej niż modele 244 i 245.

W kolejnych latach samochód Volvo 242 był produkowany z wieloma różnymi silnikami i skrzyniami biegów.

Najbardziej spektakularnymi wersjami były wprowadzony pod koniec lat siedemdziesiątych model 242GT i sprzedawana w Ameryce Północnej wersja 240 Turbo z lat osiemdziesiątych. Obydwa modele oferowały doskonałe osiągi i stanowiły pełne potwierdzenie starego porzekadła „wilk w owczej skórze".

ZKO 6EX6

VOLVO
242 DL
ZKO 6EX6
VOLVO
VOLVO

GAZ-66

Nazwa GAZ to skrót od Gorkowskij Awtomobilnyj Zawod. GAZ-66- samochód ciężarowy produkowany przez firmę GAZ w latach 1964-1999. Do napędu użyto silnika V8 o pojemności 4,3 litra. Samochód wyposażony był w 4-biegową skrzynię biegów (III i IV bieg zsynchronizowane) z reduktorem. Napędzane były obie osie. GAZ-66 w wielu krajach na całym świecie ze względu na swoją niezawodność oraz możliwości terenowe zyskał status legendy. Wyprodukowano łącznie 965 941 sztuk.

Mimo, że jej wygląd ani historia raczej w żaden sposób tego nie zapowiada. To mamy do czynienia z jedną z najlepszych na świecie konstrukcji czterokołowych ciężarówek. Pomimo niewiele obiecującej aparycji, 66 w wielu krajach jest pojazdem wręcz legendarnym, słynnym dzięki fantastycznej niezawodności, prostocie budowy i doskonałych możliwościach jezdnych.

Samochód jest dobrze zachowany, został kupiony przez mieszkańca powiatu koszalińskiego od obywatela Litwy. Samochód ma 44 lata, a od zakończenia produkcji tego modelu upływa 20 lat. Skompletowanie oryginalnych zespołów, części i elementów wyposażenia przekracza 75%.

MOTOR WSK 125

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku powstała w 1951 roku. Głównym zadaniem zakładu miała być produkcja śmigłowców, jednak w 1954 roku zaczęto wytwarzać również motocykle WSK.

Powstało 20 jednośladów typu M06 z oznaczeniem WFM. Motocykle wyposażone były w silniki o pojemności skokowej 125 ccm, mocy 3,5 KM i prędkości maksymalnej 60 km/h. Ciekawostką jest, że ten model motocykla nie miał akumulatorów. Od 1957 roku motocykle WSK budowano według projektów świdnickich konstruktorów. Konstrukcję silników do „wuesek" w 1958 roku przeniesiono do zakładów w Nowej Dębie. Powstały wersje M06 Z i M06 L. W latach 60., powstała grupa badawcza działająca przy dziale konstrukcyjnym. Jej zadaniem było projektowanie i budowanie prototypów motocykli. Grupa ta zaproponowała wiele niecodziennych rozwiązań konstrukcyjnych, np. WSK M06 Z1 z wózkiem bocznym, czy model M150 z silnikiem o pojemności 150 ccm. Na uwagę zasługuje też model M15 „Sarenka", który stworzono we współpracy ze specjalistami od wzornictwa przemysłowego, stąd też odmienna sylwetka motocykla i tłoczona z blachy rama. „Sarenka" nigdy jednak nie została wprowadzona do produkcji seryjnej ze względu na trudności techniczne związane z jej wytworzeniem.

W 1962 roku wyprodukowano 250000 motocykl. Zaczęto eksportować „wueski" do Sudanu, Arabii Saudyjskiej, Kambodży, Turcji, Pakistanu, Iranu, Iraku, Afganistanu, Kuby. Odbiorcami motocykli były też państwa bloku wschodniego zamówienie na 50 sportowych motocykli MR15 „Sarenka". Powstał również model WSK M06 C, przeznaczony do zawodów crossowych. Kolejny model, MR16, posiadał wykonany z laminatów zbiornik paliwa, błotniki i obudowę filtra powietrza. W latach 1964-1967 wyprodukowano 235 212 sztuk motocykli M06-64 z silnikiem o mocy 6,5 KM i prędkości maksymalnej 80 km/h. Rok 1966 był rekordowy pod względem liczby wytworzonych egzemplarzy. Produkcja sięgnęła 95000 jednośladów.

Skonstruowano też skuter „Motanna", który wyposażony był we włoski silnik marki Lambretta. W roku 1967 fabryka opracowała zestaw dodatkowego wyposażenia, na który składały się: osłona przeciwwiatrowa tułowia, osłony nóg i lusterka boczne. Kolejnym przełomowym modelem seryjnym był M06 B1 z silnikiem o mocy 7,5 KM, bocznymi osłonami oraz skrzynką narzędziową umieszczoną pod kanapą. W latach 1967-1971 wyprodukowano 319 069 sztuk M06 B1. Była to też ostatnia wersja motocykla, w którym zastosowano podwójną ramę.

Na początku lat 70. na trasach rajdów zadebiutował motocykl terenowy MR16 C z silnikiem Formaero „Fo IV" o pojemności skokowej 125 ccm i sześciostopniowej skrzyni biegów. Niestety, pomimo wielu testów i badań jednostki napędowe tych motocykli były zbyt zawodne. W celu lepszych osiągnięć podczas zawodów międzynarodowych montowano w motocyklach MR16 C silniki austriackiej firmy „Puch". Równolegle produkowane były też modele WSK MR16 BP o pojemności skokowej 175 ccm. Kolejnym modelem, który trafił do produkcji masowej był motocykl M06 B3. Posiadał on pojedynczą ramę, nowo zaprojektowany zbiornik paliwa oraz nowe osłony boczne o bardziej opływowych kształtach. Model B3 produkowano także w wersji eksportowej. W latach 1971-1975 wyprodukowano 658 408 motocykli z oznaczeniem WSK M06 B3. Na początku lat 70 wprowadzono do produkcji model M21 W2, który cechował się lżejszą ramą, wzmocnionym przednim widelcem teleskopowym oraz silnikiem o pojemności 175 ccm. Od 1972 do 1984 roku wyprodukowano 184 082 sztuk tego modelu.

W roku 1973 z taśmy montażowej świdnickiej fabryki zjechał milionowy egzemplarz motocykla. Dodatkowej reklamy przysporzył świdnickim motocyklom Marek Michel. Student z Krakowa odbył w 1974 roku podróż dookoła świata na motocyklu M06 B3. W tym samym roku WSK Świdnik poszerzyła asortyment jednośladów o wersje pochodne: WSK M06 „Gil", WSK M06 „Lelek" i WSK M06 „Bąk" i w klasie 175 ccm: WSK M21 W2 „Dudek", WSK M21 W2 „Kobuz" i WSK M21 W2 „Perkoz". Ostatnim modelem z tej serii był WSK M06 „Kos", który wyprodukowano z myślą o licznej grupie użytkowników motocykli, która wykorzystywać je miała do codziennego przemieszczania się.

24 lipca 1985 roku taśmę montażową opuścił dwumilionowy motocykl WSK, „Kos". 31 października 1985 roku z taśmy zakładu zjechała ostatnia Wueska i tym samym był to ostatni motocykl wyprodukowany w Polsce.

MOTOR WSK 125

MOTOR SIMSON S51

Przedsiębiorstwo Simson powstało już w roku 1856 i założyli je bracia Simson, lecz dopiero od 1956 rozpoczęto produkcję jednośladów. Sukcesy na rynku polskim przypadają na przełom lat 80-tych i 90-tych. W tym okresie fabryka w Suhl wyprodukowała najwięcej jednośladów. Motorower Simson S51 produkowano w NRD w latach 1980-1991 w fabryce VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl, należącej jak większość pojazdów do związku IFA. Nowy wprowadzony do produkcji model S51 tak na prawdę niewiele różnił się od starszego S50. Największą różnicą było jednak wprowadzenie zmodernizowanego silnika M531 oraz M541, którego jednocześnie zastosowano później w modelu KR51/2. W nowej jednostce napędowej dokonano szeregu zmian, które miały na celu przede wszystkim zmniejszyć zużycie paliwa, znacznie ułatwić naprawy oraz zredukować częstą obsługę silnika. Wprowadzono nowy cylinder z tłokiem o mniejszej średnicy i wał korbowy o zwiększonym skoku tłoka. Łożyska wału korbowego były smarowane mieszanką paliwa z olejem, a w starym silniku były smarowane olejem przekładniowym i takie rozwiązanie sprawiało problemy podczas napraw silnika. Zastosowano nowe rozwiązanie sprzęgła ze sprężyną centralną i wtedy sprzęgło stało się prawie całkowicie bezobsługowe. Nowe rozwiązanie nożnego rozrusznika umożliwiało dokonywanie napraw bez konieczności całkowitego rozebrania silnika, co było nie dość że czasochłonne to poważnym problem w silnikach serii M53.

Najważniejszą cechą silnika bez wątpienia było zastąpienie 3-biegowej skrzyni przekładniowej z kołami przesuwnymi nową skrzynią trzy lub czterobiegową z kołami stale zazębionymi i zmianą biegów za pomocą tak zwanego klina przesuwnego. Być może niemieccy konstruktorzy to rozwiązanie zaczerpnęli z włoskiej Vespy. Jednak w Simsonie rozwiązanie to ma charakter sprzęgła kulkowego, gdzie znajdujący się wewnątrz wałka skrzyni biegów pręt wybierający powoduje wysunięcie kulek poza obrys zewnętrzny wałka i tym samym sprzęgnięcie wałka z kołem zębatym. Zmianom uległ także napęd licznika, wałek nożnego rozrusznika został uszczelniony i sam wygląd nowego silnika. Modernizacja silnika pozwoliła zredukować ilość oleju przekładniowego.

Zaprojektowany nowy silnik mógł mieć również zwiększoną pojemność do 70 cm^3 przy zmianie kilku części. Wtedy też zapoczątkowany został model S70, który miał konkurować na rynku z jednośladami o pojemności 80 cm^3. Nadwozie było prawie takie same co w poprzednim modelu - S50. Zachowano jednak zmiany wprowadzone w ostatnich modelach S50, takie jak: nowy zbiornik paliwa oraz widelec teleskopowy z krótszymi sprężynami. Model S51 był produkowany w kilku wersjach, ale każda z silnikiem M531/541.

Do dnia dzisiejszego jednoślad z NRD cieszy się dużą popularnością, w tym wśród młodzieży, jak na swój spory wiek. Większość z nich liczy ponad 20 lat, wciąż cieszą się uznaniem, przede wszystkim z powodu dużej bezawaryjności, również łatwego dostępu do części zamiennych, oraz prostoty napraw.

electronic
S 51
simson

simson
IFA
electronic
S 51

MOTOR SHL M04-125

SHL M04 „kielecki", zbudowany w latach 1949-1951, przed przeniesieniem produkcji do warszawskiego WFM. Silnik: S01 z PZL Psie Pole pod Wrocławiem, dwusuwowy jednocylindrowy 123cm3. Moc 4 KM przy 4250 obr/min. Trójstopniowa skrzynia biegów, nożna. Prądnica 6V. Brak akumulatora, elektrycznego klaksonu i światła stopu. Zawieszenie przednie: widelec trapezowy tłoczony z blachy stalowej, jedna sprężyna i amortyzator cierny. Zawieszenie tylne: sztywne. Waga ok. 80 kg, prędkość maksymalna 67 km/h, zużycie paliwa ok. 2,8l/100 km.

Produkcję motocykli SHL wznowiono krótko po wojnie, w 1947. Ich montaż powierzono Państwowym Zakładom Samochodowym nr 2 przy ul. Mińskiej w Warszawie. Na początku wykorzystywano zachowane z lat przedwojennych podzespoły. W pierwszych egzemplarzach montowano oryginalne silniki DKW, potem jednostką napędową został silnik S01 o pojemności 123 cm3, zaprojektowany dla motocykla Sokół 125i wytwarzany we Wrocławiu. Części wystarczyło na zmontowanie 203 sztuk motocykli, które otrzymały oznaczenie SHL 125 M02 (M02 miało oznaczać model drugi, podczas gdy modelem pierwszym - M01 - był Sokół 125). W tym czasie Huta Ludwików, która 15 listopada 1948 została przemianowana na Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych, starała się o przywrócenie produkcji motocykli SHL w ich macierzystym zakładzie. Kiedy więc warszawskie zakłady zajęły się montażem Sokołów, kieleckim powierzono markę SHL. w 1948 rozpoczęła się tam produkcja modelu SHL M03, już tylko w niewielkim stopniu opartego na przedwojennych zapasach. Powstało go ok. 350 sztuk. Główna różnicą między ówczesnymi motocyklami SHL a Sokołami polegała na budowie ramy; rama SHL była zmodyfikowaną wersją ramy przedwojennej, budowano ją z ceowników łączonych nitami, podczas gdy rama Sokoła była robiona z importowanych rur bezszwowych. Silnik w obu motocyklach był ten sam, a z czasem starano się zunifikować jak najwięcej innych podzespołów, dla zmniejszenia kosztów produkcji. W wyniku tych starań powstał kolejny model, SHL 125-U48 (U oznaczało unifikację, a 48 - rok powstania tej wersji). W kolejnym roku dokonano zmian w konstrukcji motocykla, przede wszystkim wzmocniono ramę. Ta wersja z 1949 otrzymała nazwę SHL 125-M04. W 1950 zakończono produkcję Sokoła, bo w porównaniu z SHL była nieopłacalna. I tak M04 został jedynym modelem na rynku. Wytwarzano go w Kielcach do końca 1951. Łącznie zbudowano tam 18,5 tys. tych motocykli. Potem władze zdecydowały się całą produkcję motocykli przenieść do jednego ośrodka, którym stały się niegdysiejsze Państwowe Zakłady Samochodowe w Warszawie, teraz przemianowane na Warszawską Fabrykę Motocykli. Produkcję silników również tam przeniesiono. Do czerwca 1954 w WFM zbudowano około 27 tys. sztuk SHL M04. Potem zastąpił go model M05, z nowocześniejszym przednim zawieszeniem, którego do początku roku 1955 zbudowano 12,5 tys. sztuk. W 1955 WFM zdecydowało się zrezygnować z marki SHL i zaczęło produkować motocykle z własnym logo.

Motocykl został zakupiony przez mieszkańca z terenu powiatu koszalińskiego w lipcu 2011 roku. Pojazd został przez niego odrestaurowany. Właściciel postanowił zgłosić pojazd do ewidencji pojazdów zabytkowych i zarejestrować. Wcześniejsza historia jednośladu nie jest znana.

MOTOR SHL M04-125

MOTOR – JUNAK M10

Szczecińska Fabryka Motocykli – nazwa nadana oficjalnie pod koniec 1957 roku (według innych źródeł na początku 1958 roku) „Szczecińskiej Wytwórni Sprzętów Metalowych" w związku z uruchomieniem w tym zakładzie produkcji motocykli Junak. „Złoty okres" w historii fabryki skończył się jednak w 1964 roku z powodu braku popytu na motocykle klasy Junak, spowodował zmniejszenie produkcji i ostatecznie decyzję o jej zakończeniu. Nastąpiła zmiana polegająca na przekształceniu produkcji. Zakład stopniowo stał się wyspecjalizowanym dostawcą wałów napędowych i mechanizmów kierowniczych dla innych krajowych producentów pojazdów, w tym między innymi dla fabryki Jelcza. W związku z tym w 1967 roku zmieniono nazwę firmy na „Fabrykę Mechanizmów Samochodowych POLMO". W 2012 roku budynki zostały wyburzone, a na ich miejscu powstała galeria handlowa.

Konstruując Junaka podpatrywano najlepsze światowe trendy, dlatego wizualnie podobny jest on do jednośladów angielskich. Jednakże nie jest to kopia niemieckiego, włoskiego czy też rosyjskiego motocykla. Zaawansowane prace nad motocyklem rozpoczęły się w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie w 1952 roku.

Twórcami tego pojazdu byli najlepsi specjaliści tamtych lat: inż. Jan Ignatowicz (koordynator projektu), inż. Krzysztof Wójcicki (silnik) oraz inż. Stefan Poraziński (podwozie). Dwaj ostatni byli współtwórcami przedwojennego Sokoła. Celem było stworzenie motocykla o pojemności 350ccm. Konstrukcje typu 125ccm czy też 500ccm nie wchodziły w grę. Pojazd byłby zbyt słaby lub za bardzo masywny i ciężki.

Konstrukcje budowy ukończono 1 czerwca 1952 roku. Następnie we współpracy z WFM motocykl został zbudowany. W połowie 1954 roku wykonano wiele testów i jazd próbnych motocyklem w celu wykrycia najważniejszych mankamentów i wad produkcyjnych. W 1954 roku motocykl został zaprezentowany na wystawie w Hali Ludowej we Wrocławiu i wzbudził ogromne zainteresowanie. Technicznie jednak Junak wyprzedzał seryjne konstrukcje Brytyjczyków i Włochów. Silnik był na ówczesne czasy szczytem techniki. Od wcześniejszych konstrukcji zaczerpnięta została koncepcje skrzyni biegów – wmontowana jako oddzielny zespół w korpus silnika. Był to charakterystyczny element przedwojennych Sokołów, z których Junak czerpał inspiracje. Silnik można było łatwo naprawić bez konieczności wymontowywania goz ramy! Oprócz oczywiście wału korbowego. Junak nie jest kopią Triumpha, jedynie zapożycza od niego, jak i wielu innych motocykli, pewne elementy, które go charakteryzowały.

W 1957 zbudowano 400 Junaków. Początkowo motocykl wyceniono na 13500 złotych. Po kilku miesiącach cena wzrosła do 20000 zł. Nie każdy mógł ten motocykl nabyć, mogli to uczynić jedynie nieliczni. Dużą rolę odgrywały znajomości oraz przynależność do partii.

Motocykl budowała można powiedzieć „Cała Polska". Odlewy powstawały w Ursusie i na Żeraniu, koła w Bydgoszczy, a montaż silników prowadzono w Łodzi. FSO w Warszawie produkowało tłoki, głowice i parę innych części silnikowych. Resztę montowała mało wykwalifikowana załoga w Szczecinie. W SFM robiono ramę motocykla oraz wykonywano malowanie. Problemem była także sama fabryka w Szczecinie. Z początku była

słabo wyposażona w maszyny i sprzęt do budowy tak zaawansowanych technicznie motocykli.

Junak wyposażany był w wiele importowanych elementów osprzętu, między innymi: gaźnik angielski Amal, przednią lampę AWO Simson, prądnicę i iskrownik oraz regulator napięcia z NRD, prędkościomierz niemieckiej firmy VDO, klakson niemiecki FER lub czeski PAL. Podzespoły sukcesywnie wymieniano na polskie. Jedynie iskrownik został do końca produkcji niemieckiej.

W 1958 roku powstawać zaczęły wersje rajdowe, w 1959 wdrożono do produkcji wózek boczny oraz towarową wersję B20. Junaki otrzymały również pełnopiastowe hamulce. W 1960 roku wprowadzono nowoczesną obudowę reflektora wzorowaną na brytyjskim Triumphie oraz głębokie błotniki. Zmieniono też oznaczenie modelu na M10. Roczna produkcja osiągnęła 12000 sztuk. W roku 1962 zakład osiągnął pełną moc produkcyjną wypuszczając z taśmy 20 000 maszyn. Cena motocykla wzrosła do wysokiej – jak na tamte czasy kwoty – 24000 złotych.

Od samego początku produkcji Junak był używany w sporcie. Zbudowano wersję rajdową i crossową. Szybko okazało się, że połączenie pracy konstruktorów z doświadczeniem zawodników sportowych, głównie z Gdańskiego Klubu Motocyklowego „Budowlani", dało w efekcie maszynę bezkonkurencyjną w zawodach motorowych rangi światowej! Junak wygrywał mnóstwo rajdów, w tym bardzo trudne Rajdy Tatrzańskie i Sześciodniówki. Zawodnicy motocyklowi zaproponowali, aby zbudować Junaka 500ccm. Parę sztuk przerobiono. Jednak zakład produkujący silniki nie zgodził się na współpracę. Zespół fabryczny zdobył Wielki Złoty Medal FIM Sześciodniówki w Garmisch-Partenkirchen. Laur ten jest równoważny tytułowi fabrycznego mistrza świata. Rywalami Junaka były takie marki jak: Royal Enfield, AJS, BSA, BMW, Gillera, Maico i Moto-Guzzi. Junaki pokazały swoją moc i wielkie możliwości.

MOTOR - JAWA 250 typ 353

Producent Ćeske Zavody Motocyklowe, Narodni Podnik Strakonice, Czechosłowacja.

Okres produkcji 1953-1965, rok produkcji 1961, długość mm 1980, szerokość 680 mm. Silnik spalinowy z zapłonem iskrowym, liczba cylindrów 1, skrzynia biegów 4 biegowa, ster, noże po lewej stronie, zużycie paliwa1 3,6-4,0 (na 100 km).

Historia zaczęła się w 1929 roku podpisaniem umowy licencyjnej ze znanym niemieckim „wędrowcem" (Wanderer). Tak to powstały podwaliny firmy Janecka i Wandera. Nazwę utworzono z pierwszych dwóch liter obydwu udziałowców: JAWA. 27 grudnia 1945 roku zakład został znacjonalizowany, a w 1949 roku wszedł w skład grupy Jawa-ĆZ, a jego pełna nazwa brzmiała: Ćeske Zavody Motocyklowe, Narodni Podnik Strakonice. Od tego czasu motocykle ĆZ i Jawa były bardzo podobne do siebie, ale sprzedawano je pod dwiema odrębnymi markami.

Prezentowany motocykl zwany był popularnie jako Kyvacka. To za sprawą zamontowanego wahacza wleczonego w tylnym kole. Początkowo stosowano w nim silnik z Jawy Perak o mocy 9KM, lecz już dwa lata później zastąpiła go silniejsza jednostka o mocy 12 KM. Produkowany był w dwóch wersjach. Oprócz wersji z silnikiem jednocylindrowym o pojemności 248,5 cm3 – oznaczenie typu 353 produkowano także wersję z silnikiem dwucylindrowym 344 cm3 – oznaczenie typu 354. Motocykle charakteryzowały głębokie i długie błotniki, które reklamowano jako zapewniające ochronę przed błotem. Skrzynię biegów charakteryzował nowoczesny mechanizm rozłączający sprzęgło przy zmianie biegów, co pozwalało nie używać ręcznej dźwigni sprzęgła. Interesującym jest wykorzystanie jednej dźwigni do przełączania biegów i do rozruchu silnika po przestawieniu dźwigni do pozycji pionowej. Początkowo wahacz tylnego koła smarowany był smarem poprzez smarowniczkę, ale konstrukcję usprawniono i przystosowano do smarowania z pomocą oleju ze skrzyni biegów doprowadzanego specjalna rurką. Produkcję modelu 353 zakończono w roku 1965.

MOTOR IFA-BK-350

IFA BK 350 z 1956 roku. Motocykl produkowany w Niemieckiej Republice Demokratycznej w niegdysiejszych zakładach DKW jako luksusowy motocykl turystyczny. Był to ich pierwszy powojenny projekt. Model po raz pierwszy zaprezentowano na wystawie w Lipsku wiosną 1951 jako „DKW-Zweizylindermaschine", lecz produkcja masowa rozpoczęła się dopiero pod koniec 1952 i trwała do 1959. Motocykl napędzany jest dwusuwowym silnikiem typu „bokser" o pojemności 343 cm3 i mocy 15 KM przy 5000 obr/min., zasilanym dwoma gaźnikami. Tylne koło amortyzowane za pomocą suwaków, przeniesienie napędu na tylne koło za pośrednictwem wału Kardana („BK" oznacza Boxer-Kardan). Prędkość do 120 km/h.

Trudno o dziwniejszy projekt silnika niż chłodzony powietrzem dwucylindrowy bokser IFY BK 350. Jednak gdy się nad tym zastanowić, ma to sens, zwłaszcza w zwichrowanych realiach bloku wschodniego. Ograniczenie liczby zaworów i skoordynowany ruch tłoków pozwolił umieścić cylindry niezwykle blisko siebie, jak na dwusuw, i zminimalizować drgania, co w rezultacie dało tak gładką pracę silnika jak w czterosuwowych bokserach z tamtych czasów. Co zaś najważniejsze – gdy brać pod uwagę warunki panujące w krajach podlegających Sowietom – udało się osiągnąć tę płynność bez komplikowania konstrukcji. Projekt tego silnika był rozpatrywany przez DKW w latach wojny, odrzucono go jednak, gdyż czterosuwowy bokser uznano za lepszy.

W czasie, gdy BK 350 wdrożono do masowej produkcji, upaństwowione zakłady DKW przybrały nazwę IFA (Industrieverband Fahrzeugbau). W późniejszym czasie zostały przemianowane na Motorradwerk Zschopau, stąd MZ. Moc 15-17 koni mechanicznych, jaką rozwijał ten dwusuwowy bokser, nie była szczególnie imponująca, a instalacja elektryczna motocykla była prymitywna nawet jak na ówczesne standardy. Jednak IFA była atrakcyjna, trwała, łatwa do naprawienia prostymi narzędziami i można ją było kupić w wersji czterobiegowej do szybszej jazdy albo z niższymi przełożeniami do jazdy z wózkiem bocznym. I mimo minimalistycznego stylu cechowała się pewną elegancją.

Wbrew trudnej sytuacji ekonomicznej i materiałowej lat pięćdziesiątych udało się stworzyć naszym NRD-owskim sąsiadom poręczny i łatwy w obsłudze motocykl, którego lekka linia do dzisiaj spotyka się z uznaniem. Nie był to pojazd gorszy od innych z jego epoki i eksportowano go z sukcesem nie tylko na rynkach socjalistycznych, ale także w Belgii, Danii, Finlandii, Holandii i Szwajcarii. Wszędzie cieszył się dużym powodzeniem.

ZKO
8H

MOTOR IFA-BK-350

ROMET PONY 50

Motorynka powstała w Zakładach Rowerowych Romet w Bydgoszczy i właściwie nazywała się Pony 50-M-1. Pierwszy egzemplarz zjechał z taśmy montażowej w 1978 roku. W późniejszych latach powstały jeszcze unowocześnione modele 50-M-2, 50-3 i finalnie Pony 301. Historia motorynki to głównie czasy PRL, w których za szczyt dziecięcych lub młodzieżowych marzeń uchodził rowerek Pelikan albo słynny Wigry. Produkcja motorynek została przerwana w 1994 roku. Romet był potęgą, oczywiście głównie na socjalistycznym firmamencie. Bydgoska filia powstała w 1971 roku jako jedenasty oddział Zjednoczonych Zakładów Rowerowyc. Na początku lat 70. ubiegłego wieku Romet zatrudniał już niemal pół tysiąca pracowników i produkował 20 tysięcy rowerów rocznie, było to zadziwiające osiągnięcie. Prawdziwa prosperita nadeszła zresztą później, gdy w Romecie produkowano ponad milion rowerów i 200 tysięcy motorowerów. Rok w rok! Formalnie bydgoski Romet przestał istnieć w 2005 roku, jednak w latach 70. był prężną, świetnie prosperująca firmą, która dostrzegła zapotrzebowanie rynku na niewielki jednoślad dla młodzieży. Motorower musiał spełniać pewne wymagania wynikające z przepisów kodeksu drogowego. Maksymalna prędkość nie mogła przekraczać 40 km/h, a silnik musiał mieć poniżej 50 cm^3 pojemności. Warunki te spełniał silnik typu 017, który dobrze radził sobie w innym motorowerze, czyli Romecie 750. Po modernizacji, już jako jednostka o symbolu 022 i pojemności 49,8 cm^3, został umieszczony w niewielkiej ramie z rur stalowych. Produkcją silnika zajęły się Zakłady Metalowe Dezamet z Nowej Dęby, które słynęły też z żelazek, czajników i opiekaczy, a dzisiaj produkują granaty, bomby i pociski. Wspomniane koligacje motorynki z innymi jednośladami dotyczył też paru pozostałych podzespołów, choćby charakterystycznego baku o jajowatym kształcie, który odszedł wraz z wersją Pony 301 z 1988 roku. Oryginalna motorynka z roku 1978 mogła poszczycić się mocą 1,7 KM osiąganą przy 4800 obr./min. Silnik 022 był konstrukcją jednocylindrową, dwusuwową, oczywiście chłodzoną powietrzem. Motorower miał dwa biegi, których zmiana następowała za pomocą rączki. Niewielkie, odlewane koła o średnicy zaledwie 9 cali posiadały wbudowane bębny hamulcowe o średnicy 97,5 mm. Mikry rozmiar motorynki, o długość zaledwie 1400 mm i niewielkiej wadze, około 35 kg bez płynów, okazał się wielkim atutem tej konstrukcji. Motorower spalał zaledwie nieco ponad 2 litry paliwa na 100 km, a wspomniany silnik, oraz krótka, zwarta konstrukcja i małe ale mocne koła, sprawiały, że motorynka była równie często używana przez młodzież jak i dorosłych.

Motorynki to kawałek ciekawej, polskiej motoryzacji, trochę obśmiewany, często lekceważony, ale będący przecież ważną częścią historii jednośladów i wspomnień tysięcy, dziś już dorosłych Polaków. Warto kultywować tą pamięć i przypominać o małym Romecie Pony. Za kilkadziesiąt lat będą to cenne zabytki, zatem może warto ulokować nieco kapitału w jakiś ciekawy egzemplarz jak zrobił to mieszkaniec naszego powiatu?

ROMET

ROMET

ROMET

ROMET PONY 50

URSUS C330

Ciągnik „Ursus" C330 jest przeznaczony głównie do wykonywania prac w rolnictwie. Może mieć również zastosowanie w transporcie gospodarczym. Ciągnik C330 jest przystosowany do współpracy z maszynami i narzędziami przyczepianymi i zawieszanymi oraz napędzanymi wałem odbioru mocy lub kołem pasowym.

„Ursus" C330 jest ciągnikiem czterokołowym o konstrukcji bez ramowej, z napędem na tylną oś. Jest wyposażony w silnik S312C wysokoprężny, czterosuwowy, 2-cylindrowy, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, o pojemności skokowej 1960 cm^3, stopniu sprężania 17 i ciśnieniu wtrysku 13,2 MPa (135 kG/cm^2). Jednostkowe zużycie paliwa wynosi 265 g/kWh (195 g/KMh). Silnik ma moc 22,3 kW (30,5 KM wg DIN) przy 2200 obr/min. Maksymalny moment obrotowy wynosi 99,96 Nm (10,2 kGm). Masa silnika suchego 320,5 kg. System smarowania pod ciśnieniem i rozbryzgiem. Silnik ma filtr oleju pełnego przepływu PP-8,4 i filtr powietrza mokry z cyklonem. Chłodzenie cieczą o wymuszonym obiegu, regulowane termostatem. Ciągnik jest wyposażony w dwustopniowe sprzęgło suche, tarczowe. Skrzynia przekładniowa zapewnia uzyskanie 6 biegów w przód i 2 wstecz. Zakres prędkości jazdy od 1,87 do 23,44 km/h. Liczba obrotów niezależnych wału odbioru mocy wynosi 550 obr/min (przy 2200 obr/min silnika). Liczba obrotów zależnych wału odbioru mocy napędzanego za pośrednictwem skrzyni przekładniowej wynosi od 69,6 do 870 obr/min (przy 2200 obr/min silnika). Mechanizm kierowniczy ciągnika - przekładnia zębata stożkowa. Ciągnik ma hamulce szczękowe sterowane mechanicznie. Ciągnik jest wyposażony w trzypunktowy układ zawieszenia podnośnikiem hydraulicznym. Udźwig na końcach dźwigni dolnych trzypunktowego układu zawieszenia wynosi 6,9 kN/700 kG. Moc prądnicy wynosi 150 W przy napięciu 12 V, dwa akumulatory po 6V/165 Ah połączone szeregowo, rozrusznik o mocy 2,9 kW (4KM), rozruch w niskiej temperaturze ułatwiają podgrzewacze SM8/300 W.

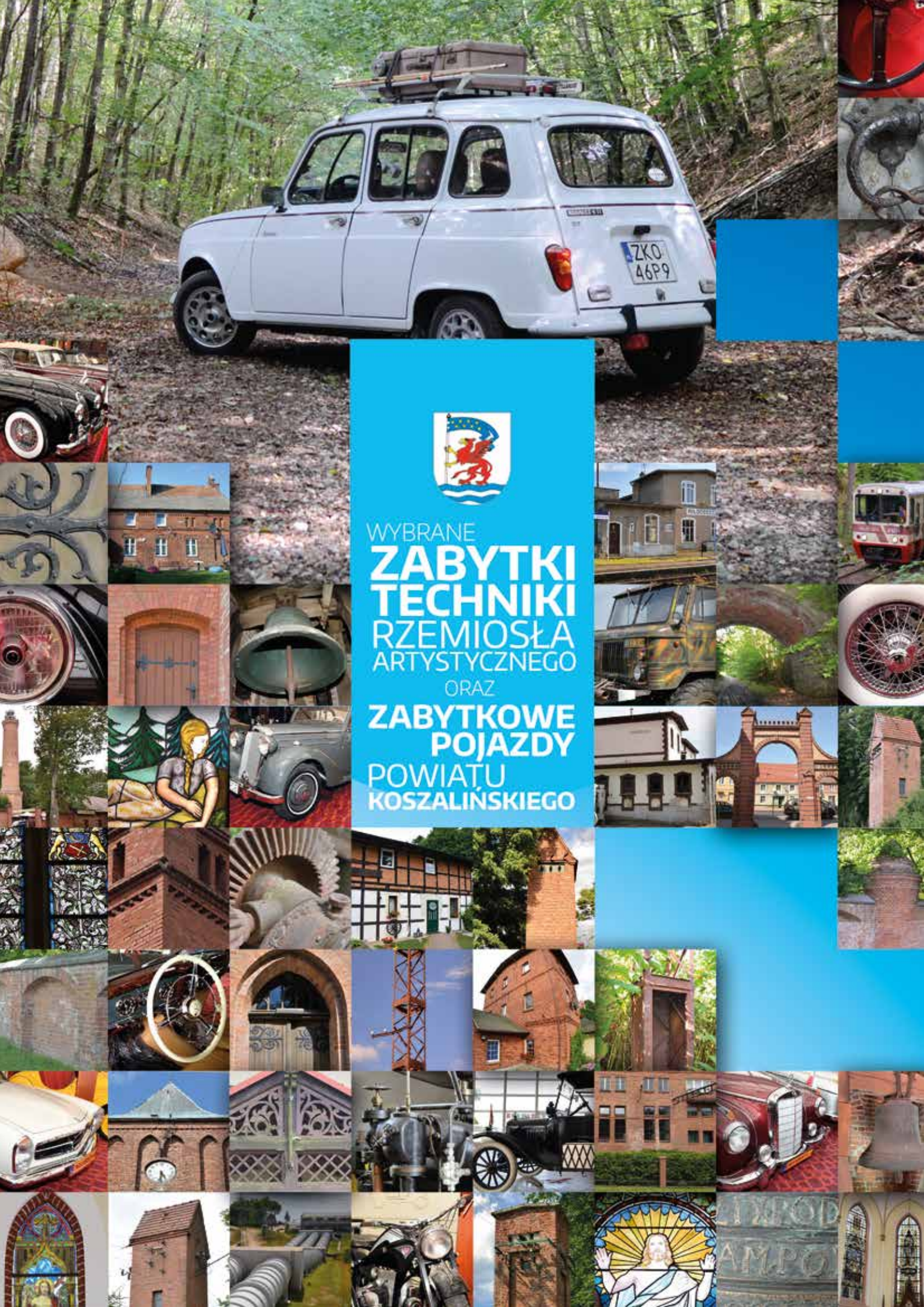
Wymiary ogumienia kół przednich - 6.00-16, kół tylnych: 12,4/11-28, 9,5/9-32 lub 11,2/10-28. Rozstaw kół przednich: 1350 i 1650 mm, kół tylnych: 1250, 1350, 1400. 1500, 1600, 1700, 1750 i 1850 mm. Rozstaw osi 1955 lub 1905 mm, prześwit-400 lub 480 mm.

Wymiary ciągnika: długość 308 cm, szerokość 159 cm, wysokość 199 cm. Masa ciągnika w stanie suchym w wykonaniu standard 1495 kg, minimalna masa ciągnika gotowego do pracy 1675 kg, maksymalna masa ciągnika gotowego do pracy 1880 kg.

Wyposażenie ciągnika „Ursus" C330 dostarczane było na specjalne żądanie: sprężarka z instalacją pneumatyczną do pompowania ogumienia, instalacja sterowania hamulców pneumatycznych przyczep, przewody wydechowe dolne, opony 6.00-16 (6PR) do ciągnika z ładowaczem czołowym, koła tylne do upraw międzyrzędowych z ogumieniem 9,5/9-32, koła tylne bliźniacze z ogumieniem 12,4/11-28 i 9,5/9-32, obciążniki kół tylnych (jeden, dwa lub trzy na jedno koło), kabina kierowcy, instalacja hydrauliki zewnętrznej z jednym, dwoma lub czterema wyjściami, dźwignie dolne (lewa i prawa) dla narzędzi wg DIN, dźwignia centralna dla narzędzi wg DIN, zaczep wahliwy, zaczep do przyczep jednoosiowych, przystawka pasowa, koła zębate umożliwiające uzyskanie zależnych obrotów WOM, wyposażenie narzędziowe na specjalne zamówienie.

URSUS

URSUS



WYBRANE ZABYTKI TECHNIKI RZEMIOSŁA ARTYSTYCZNEGO ORAZ ZABYTKOWE POJAZDY POWIATU KOSZALIŃSKIEGO