

Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie

Korowód pokoleń

75 lat polskiego Pomorza Zachodniego

Materiały opracowane z okazji obchodów
Zachodniopomorskich Dni Dziedzictwa 2020

Szczecin 2020



Redakcja
dr Anna Bartczak, Maria Witek

Projekt okładki, opracowanie graficzne i skład
Monika Jagielska

© Copyright by Biuro Dokumentacji Zabytków i autorzy

ISBN 978-83-933448-6-4

Wydawca
Biuro Dokumentacji Zabytków
70-506 Szczecin, ul. Teofila Starzyńskiego 3-4
www.bdz.szczecin.pl



**BIURO
DOKUMENTACJI
ZABYTEKÓW
W SZCZECINIE**



Institucja Kultury
Samorządu Województwa
Zachodniopomorskiego

Druk i oprawa
wolumina.pl

Spis treści

Słowo wstępu	5
Słowo od Redakcji	7

BOGDAN MATŁAWSKI

Muzyka ludowa i jej przemiany na Pomorzu Zachodnim po 1945 roku w ramach Amatorskiego Ruchu Artystycznego. Muzykanci, kapele, zespoły śpiewacze, zespoły pieśni i tańca. Wybrane przykłady	9
--	---

KAMILA WÓJCIK

Zabytkowy kościół wiejski w Iwięcinie – wspólnota pokoleń	31
---	----

IZABELA STRZELECKA

„Reklama dźwignią handlu” – czyli o tym, co promowano w szczecińskiej prasie na początku XX wieku – wybór subiektywny	49
---	----

DR ANDRZEJ WOJCIECH FELIŃSKI

W drogę! Światowe podróże „Stowerem” i „Junakiem”	69
---	----

KATARZYNA LISIECKA

W poszukiwaniu nowego domu. Osadnictwo na ziemiach szczecińskich w latach 1945–1950 na wybranych przykładach	91
--	----

ANNA LEW-MACHNIAK

Helena Kurcysz – architektka Szczecina	107
--	-----

ARKADIUSZ TROCHANOWSKI

Współpraca parafii greckokatolickiej w Wałczu z Muzeum Ziemi Wałeckiej	115
--	-----

MICHAŁ DWORCZYK, PIOTR MALIŃSKI

Korowód pokoleń na szlaku nadodrzańskich walk. Zmiany atrakcyjności turystycznej Rejonu Pamięci Narodowej Cedynia-Gozdowice-Siekierki – na przykładzie lokalnych placówek muzealnych	133
--	-----

ALEKSANDRA HAMBERG-FEDEROWICZ

Ratowanie dziedzictwa architektury – sztafeta pokoleń na Pomorzu Zachodnim	157
--	-----

Dr Andrzej Wojciech Feliński
Muzeum Techniki i Komunikacji
Zajezdnia Sztuki
Szczecin

W drogę! Światowe podróże „Stoewerem” i „Junakiem”

Czymże jest podróż dla właściciela samochodu? Przygodą, przeżyciem, doświadczaniem zmagają. A czym ona – niekiedy ekstremalna – jest dla producenta pojazdu? Na pewno praktycznym sprawdzianem jego produktu, próbą, w czasie której zostaną wykryte wszystkie niedoskonałości projektu i produkcji czy też słabe strony wykorzystanych materiałów. Może to być również dobry sposób na reklamę pojazdu. Aby zachęcić potencjalnych klientów do zakupu samochodów dobrze jest pokazać ich możliwości, na przykład w sytuacjach ekstremalnych. W wypadku wielu firm samochodowych taką formą sprawdzenia i prezentacji parametrów produkowanych pojazdów jest udział w różnego rodzaju wyścigach, rajdach czy próbach sprawnościowych. Tak jest dziś i tak było również w początkach przemysłu motoryzacyjnego. Szczecińskie firmy branży motoryzacyjnej, jak Stoewer przed II wojną światową i Fabryka Mechanizmów Samochodowych POLMO po 1945 roku, korzystały z tej formy promocji.

Rosyjska jazda 1925

W 1925 roku, trzy dwuosobowe załogi w autach marki Stoewer (model 13/55 PS) wyruszyły w ekstremalną podróż. Na zaproszenie rządu radzieckiego miały wziąć udział (wraz z kilkoma innymi reprezentując niemiecki przemysł motoryzacyjny) w liczącym 5400 kilometrów rajdzie sprawnościowym przez Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). 1 sierpnia na pokładzie parowca „Preussen” ludzie i ich pojazdy opuścili port w Szczecinie, by po trzech dniach żeglugi dotrzeć do portu docelowego w Leningradzie. Tu natrafili na pierwszą (i nie ostatnią) niespodziankę związaną z funkcjonowaniem radzieckiego państwa i społeczeństwa. Przedłużające się wielogodzinne oczekiwanie na załatwienie formalności celnych i paszportowych wywołało w nich frustrację i zniecierpliwienie, narastające z każdą kolejną godziną oczekiwania. Jak odnotowywali w swej relacji:

Rosjanie prawdopodobnie nie znają terminu „czas”, ponieważ wszystkie nasze wcześniejsze ustalenia i harmonogram wzięły w łeb. Wszystko toczyło się inaczej. Minęła godzina 12, 1, 2, również 3, a my nadal siedzieliśmy na bagażach w poczekalni. W końcu zostaliśmy wezwani indywidualnie do kontroli celnej; i około 5 ½ godziny byliśmy wolni.

W końcu mogli udać się do hotelu „Europa”, w którym spotkali innych uczestników imprezy. Tu też czekała na nich kolejna niespodziewana wiadomość – start imprezy został przesunięty o 10 dni, na 15 sierpnia.

Zapewne dla zabicia czasu członkowie ekipy postanowili zwiedzić miasto. Ich obserwacje obok typowych dla turystów spostrzeżeń dotyczących zabudowy i infrastruktury miasta, zawierały też spostrzeżenia dotyczące funkcjonowania społeczeństwa. Jako kierowcy niezwłocznie dostrzegli, jak doskonała jest organizacja ruchu ulicznego, co wynikało, ich zdaniem, z respektu z jakim odnoszą się mieszkańcy do patrolujących ulice milicjantów: *Policjanci mają duży posłuch i są bardzo szanowani; prawdopodobnie również budząc lekki strach. Na gwizdek funkcjonariusza cały ruch uliczny, łącznie z tramwajem natychmiast się zatrzymuje.*

Podczas tych wycieczek nie obyło się bez przygód. Okazało się, że w odróżnieniu od Niemiec, w Związku Radzieckim wsiadanie i wysiadanie z tramwaju w czasie (nawet wolnej) jazdy jest zabronione. Szczęśliwie ten incydent zakończył się tylko pouczeniem ze strony milicjanta, bez sankcji karnych.

Jazdy próbne stoewerów były dla załóg okazją do zwiedzenia zabytków w okolicach Leningradu. Duże wrażenie wywarł na nich Peterhof. Szczecińscy rajdowcy zwracali przy okazji uwagę na to, jak komunistyczne władze traktują zabytki związane z carską przeszłością:

(...) zniszczone są wszystkie carskie pomniki, z wyjątkiem jednego, który stoi w Leningradzie przed moskiewskim dworcem kolejowym. Stary napis z czasów cara został zastąpiony następującym tekstem: „Tak wyglądali wasi ciemiężcy, niech nienawiść trwa wiecznie”.

Kiedy zbliżał się koniec oczekiwania na start, do uczestników rajdu dotarła wiadomość o jego kolejnym przesunięciu. Wiadomość nie została przyjęta z entuzjazmem. Zwołano spotkanie wszystkich ekip, w czasie którego uzgodniono wspólne stanowisko – *jeśli start nie nastąpi w ciągu pięciu dni, wszyscy uczestnicy wycofają swoje zgłoszenia.* Presja wywołała oczekiwany skutek i jeszcze tego samego dnia wieczorem odbył się uroczysty bankiet dla uczestników wyścigu, w czasie którego ogłoszono, iż start będzie miał miejsce 18 sierpnia. Przy okazji goście z Niemiec zostali skonfrontowani z kolejnym nieznanym im zjawiskiem kulturowym – *Biały kołnierz z pralni jest znakiem cudzoziemca w całej Rosji – co znalazło swoje potwierdzenie w tym, że wszyscy uczestnicy, o ile byli obcokrajowcami, wyróżniali się od Rosjan tym, że ci paradowali w bluzkach bez kołnierzyków.*

Następne dwa dni poświęcone były przygotowaniom do wyścigu. Samochody firmy Stoewer otrzymały numery startowe 59, 60 i 61. W sumie wydano sto czterdzieści trzy numery dla startujących załóg, z czego osiemdziesiąt pięć dotyczyło samochodów osobowych.

Rankiem 18 sierpnia samochody uformowały kolumny w kolejności numerów startowych. Każdy kierowca został poinformowany, że od tej pory jakakolwiek praca przy samochodzie będzie odnotowywana przez inspektorów, a także zaznaczono, że wszystkie prace poza wymianą opon będą karane punktami karnymi. Krótco przed godziną ósmą wszystkie załogi dotarły na miejsce startu, odświętnie udekorowanego dużego placu przed Pałacem Zimowym, gdzie czekała kolejna „niespodzianka”. Plac był otoczony przez kilka pułków piechoty i kawalerii, a także ogromny tłum. Po serii

przemówień uroczystość zakończono odśpiewaniem Międzynarodówki¹ i jak odnotowali Niemcy – *biada temu, kto podczas śpiewu miał nakrytą głowę*.

Wreszcie po godzinie dziewiątej rano, przy muzyce i okrzykach wojska i tłumu, nastąpił długo oczekiwany start pojazdu nr 1 (niemieckiego samochodu, w którym siedział przewodniczący komitetu organizacyjnego rajdu). Kolejne załogi ruszały w trasę co pół minuty. Wszystkie trzy samochody stoewer (z załogą, w składzie której jedna osoba była kontrolerem), były maksymalnie obciążone, zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz, kufami z bagażem i częściami zamiennymi. Pierwszy stoewer wystartował o godzinie 9.35 i ruszył ulicami wypełnionymi widzami. Po minięciu centrum rajdowcom ukazała się prawdziwa twarz radzieckich ulic i dróg, które przyprawiły kierowców o palpitacje serca, mimo że posiadali doświadczenie w jeździe w trudnych warunkach. By oszczędzić auta konieczne było przede wszystkim zdjęcie nogi z gazu i mocne trzymanie kierownicy. Dla kierowcy, który kocha swój samochód, a który wcześniej nie jeździł po takich drogach, mogło być trudne do wyobrażenia, by jechać z prędkością 70–80 km po „drodze” składającej się z kamieni, której powierzchnia była gęsto zryta głębokimi dziurami. Cała kolumna utrzymywała prędkość około 65 kilometrów na godzinę. Jak zaobserwowali szcecinianie, cudzoziemcy, a zwłaszcza Amerykanie wydawali się mieć początkowo przewagę, ponieważ ich samochody były lżejsze i miały opony balonowe. Ulegając pokusie zwiększenia prędkości, lekkomyślnie (jak się potem okazało) wyprzedzali kolejne auta w chmurze pyłu i kurzu. Radosny uśmiech, połączony z wyrazem politowania dla biednych Niemców, wkrótce zaczął znikać z ich twarzy. Po około 20 km na poboczu drogi wylądował w celu wymiany koła pierwszy samochód Amerykanów. Niedługo potem można było zobaczyć kolejne uszkodzone auta amerykańskie. Niestety, już na początku rajdu zdarzały się również tragiczne wypadki – jeden z udziałem innej niemieckiej załogi, zakończony ofiarami w ludziach. Rosyjskie drogi dawały się we znaki nie tylko amerykańskim załogom. Jeden z Austriaków musiał pierwszego dnia pięciokrotnie wymieniać uszkodzone opony. Na mecie etapu okazało się, że parking przypominał bagno, w którym samochody zapadną się w nocy. Cały teren był strzeżony przez wojsko i nie wolno było po wyjściu ponownie przekroczyć jego granic, nawet jeśli o czymś zapomniano.

Następnego dnia park został otwarty o 6 rano. Członkowie załóg mogli wchodzić do samochodów dopiero po kontroli stanu przez inspektorów. Na wszystkie prace, takie jak pakowanie, smarowanie, włączanie silnika itp., był wyznaczony limit 15 minut dziennie. Jego przekroczenie równało się przyznaniu punktów karnych. Karne punkty można było też otrzymać za wykonanie jakiegokolwiek innej pracy, np. uzupełnienie wody w chłodnicy.

O godzinie 8.30 nastąpił start do następnego etapu – kierunek Wysznij Wołoczok (220 km). Przed wyjazdem ogłoszono, że minimalna prędkość w tym dniu ma wynosić 51 km. Ten dzień przyniósł kierowcom fatalne warunki jazdy – ulewne burze i deszcze. To jednak nie wszystkich odstraszało, wiele załóg gnało na łeb na szyję. Prym wiedli Amerykanie i Francuzi, którzy popisując się brawurową jazdą, ciągle się wyprzedzali. Pech

¹ Pieśń ruchu socjaldemokratycznego była także hymnem Rosji Radzieckiej w latach 1918–1922, od roku 1922 do 1944 Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

dopał załogi Stoewera. W jednym z samochodów dolna połowa przedniej szyby została rozbita przez kamienie odbite od przejeżdżających samochodów. Zaczęły się też problemy z oponami, których wymiana (nawet mimo pośpiechu), przyczyniała się do utraty cennych minut i oznaczała lądowanie na końcu stawki. Odrabianie strat i dogonienie uciekającej kolumny nie należało do łatwych, zwłaszcza, że trzeba było gonić samochody jadące na prawie pełnych obrotach. Aby utrzymać średnią prędkość ok. 51 km/h, kierowca musiał jechać niekiedy 90–100 km/h, gdyż często trzeba było mocno zwalniać z powodu dziur w drodze, błotnistych miejsc, przejazdów przez ciemne i nieoświetlone wioski itp. Zimno i zmęczenie także dawały o sobie znać. Jak odnotował autor relacji, spokój powrócił, gdy w końcu zobaczył przed sobą rząd samochodów i innych kolegów z zespołu, w samochodach rozpoznawalnych po jasnoniebieskim kolorze ich karoserii. W grupie, na czele kolumny około godziny trzynastej dotarli do mety odcinka w Wyszniem Wołoczoku.

Przed piętnastą, po przerwie obiadowej nastąpił start do kolejnego etapu z metą w Twerze (120 km). Na trasie trwała ostra rywalizacja. Jak donosił nasz korespondent: *różni obcokrajowcy na próżno próbowali nas wyprzedzić, zmuszając nas do jazdy z tylko 2–3 długości samochodu między nami, a w końcu zrezygnowali z tej próby*. Miały też miejsce kolejne wypadki. Jeden z amerykańskich packardów przejechał dwie osoby i został uszkodzony. Inny buick też został mocno uszkodzony. Grupa niemiecka dotarła na metę w Twerze w komplecie o godzinie 16.40. Następnego ranka, około godziny 9.00 rozpoczęła się podróż w kierunku Moskwy, ponownie w burzy i deszczu, co nie było przyjemne, zwłaszcza, że ich płaszcze były jeszcze mokre z poprzedniego dnia. Tego dnia kierowcy Stoewera odnotowali, iż mieli ten komfort jazdy, że mogli zachować większy dystans między samochodami, gdyż nikt nie próbował ich zajeżdżać, ponieważ – jak donosili z pewną satysfakcją – *obcokrajowcy najwyraźniej zauważyli, że nie ułatwiamy im pracy*. Wciąż miały miejsce kolejne wypadki – m.in. przewrócił się packard i pogrzebał pod sobą pasażerów. Około 13.30 auta grupy Stoewer dotarły na przedmieścia Moskwy. Stąd po ponad dwóch godzinach oczekiwania na zebranie się wszystkich samochodów, wyruszyli w czterech kolumnach do centrum miasta, mijając po drodze wiele zespołów wojskowych i setki tysięcy ludzi. Po niekończących się przemówieniach powitalnych na Placu Czerwonym auta ruszyły na parking zlokalizowany na dużym terenie wystawowym, gdzie pojazdy znów ulokowano na wolnym powietrzu, mimo że w Moskwie wiele dużych hal było pustych.

Następny dzień był przeznaczony na odpoczynek. Pierwotnie planowany drugi dzień przerwy w jeździe został odwołany, ponieważ już w Leningradzie zmarnowano niepotrzebną ilość czasu, więc pojawiła się obawa, że pora deszczowa w rejonie stepów może zaskoczyć uczestników rajdu i doprowadzić do wcześniejszego zakończenia podróży. W wyniku tej decyzji organizatorów uczestnicy nie mogli zwiedzić miasta. Nazajutrz rano (około godziny 7.00) auta ponownie przejechały na Plac Czerwony. Tu ustawione przed grobem Lenina, u podnóża muru kremlowskiego, samochody zostały otoczone przez tysiące ludzi, którzy przybyli na plac w oczekiwaniu na sygnał startu. A było co oglądać, gdyż do podziwiania było 150–160 najnowocześniejszych pojazdów samochodowych z całego świata, zebranych, aby zaprezentować swe możliwości w kolejnych etapach tego testu wydajności na rosyjskich „drogach”.



Start am „Roten Platz” in Moskau

„Stoewerem” po Rosji. Start na Placu Czerwonym, Moskwa, 1925

Ruszając z Moskwy, kierowcy mieli przed sobą jeszcze około 4500 km. Jako pierwsza na trasę wyjechała załoga Mercedesa (auto o mocy 140 KM). Po niej, co 30 sekund powoli opuszczały Plac Czerwony kolejne pojazdy. Krótko przed godziną 22.00 ruszyły też trzy niebieskie stoewery, prowadzone przez Kordewana, Pollmera i Farenkopfa. Opuściwszy miasto przy dźwiękach muzyki i wiwatach tłumów na ulicach, znaleźli się na głównej drodze do Charkowa. W czasie jazdy we wszystkich miastach i wsiach witano radośnie załogi, czego przejawem były wrzucane do samochodów bukiety kwiatów czy (co było bardziej zaskakujące) także często jabłka, gruszki i inne owoce. Po około 3,5-godzinnej jeździe dotarli do miasta Tuła, które zdaniem szczecińskich rajdowców sprawiało wrażenie środkowoeuropejskiego miasta przemysłowego, tyle że domy i ulice były bardzo zaniedbane. Kolejne kilka godzin podróży do Orła odbywało się w mało sprzyjających warunkach – ulewny deszcz, przy otwartych dachach we wszystkich trzech stoewerach. Jazda w tych warunkach po rosyjskich wiejskich drogach nie była przyjemna, gdy drogi w małych rosyjskich wioskach są jak bagno. Radość z dotarcia do miejsca noclegu nie trwała długo.

Kwatery, które dostaliśmy tutaj, w tzw. hotelu, były sprzeczne z jakimkolwiek opisem. Gdybyśmy nie byli tak zmęczeni i gdyby nie lało tak na zewnątrz, to żadna siła nie zatrzymałaby nas w tych pokojach. Tutaj po raz pierwszy od czasu naszego pobytu w Rosji zobaczyliśmy, że nie jesteśmy sami w tych pokojach, ale że czeka na nas mnóstwo pięknych, małych zwierzątek.

Następnego dnia tuż po godzinie ósmej wyruszyli w kierunku Charkowa, którego wszyscy byli ciekawi. O godzinie 11.45 dojechali do Kurska, gdzie miała miejsce krótka przerwa obiadowa z niespodziankami – droga dojazdowa do parkingu, która została specjalnie przygotowana przez administrację miasta. Po obu stronach drogi witał ich

szpaler młodych dziewcząt ubranych na biało, z których wiele obsługiwało ich potem w czasie postoju na placu. Około godziny 13.00 opuścili Kursk i po kolejnych pięciu godzinach jazdy dotarli do Charkowa. Przejazd relacjonowali następująco:

Ostatnie dwie godziny jazdy były dla nas szczególnie interesujące, ponieważ krajobraz znacznie się zmienił. Poszczególne wioski robiły dostatnie, czyste wrażenie. Ziemia była wszędzie dobrze uprawiana i widzieliśmy duże stada bydła i koni przejeżdżając obok. Możemy teraz zrozumieć, że Ukraina jest uważana za spichlerz Rosji.

Pozytywne wrażenia utrzymały się po przyjeździe do Charkowa, które zrobiło na naszych bohaterach bardzo dobre wrażenie dzięki swoim dużym budynkom, stosunkowo dobrym połączeniom tramwajowym i autobusowym. Przypisywali to składowi narodowościowemu mieszkańców miasta, w którym słycać było tu wiele niemieckich głosów, a kiedy zapytałem, powiedziano mi, że wielu Niemców osiedliło się w Charkowie i jego okolicach. W Charkowie po raz pierwszy od wyjazdu z Leningradu załogi dostały godzinę wyłącznie na przeprowadzenie smarowania samochodów, ale nie wolno im było wykonać żadnych napraw.

Kolejny etap rajdu prowadził nadal w kierunku południowym. Wjechawszy na step, musieli pokonywać wyjątkowe złe polne drogi, które były często kompletnie nieprzejezdne z powodu ulewnych burzowych deszczów, które spadły dwa dni wcześniej i sprawiły, że samochody często zapadały się w błocie aż po osie. Jazda w tych warunkach, nawet z niewielką prędkością, była swoistą drogą przez mękę, ponieważ zdarzało się, że gdy jeden z samochodów grzązał w błocie, inny pojazd blokował drogę z powodu utknięcia. Powodowane tym straty czasu musiały być za każdym razem odrabiane przez ryzykowną szybką jazdę. Szczęśliwie trzy samochody marki Stoewer pracowały jak w zegarku i, jak relacjonowali ich kierowcy, *nawet najgorsze warunki drogowe nie mogły uszkodzić naszego samochodu*. Dzięki temu zostawiali za sobą kolejne samochody konkurencji, stopniowo zbliżając się do czoła stawki.



Links: Rast an einer Felsenquelle. Rechts: Die Teilnehmer des Stoewer-Teams.

Zdjęcia zbiorowe załóg startujących w rajdzie, 1925

Zawodnicy musieli mierzyć się z problemami układów chłodzenia silników. Niekiedy załogi musiały stoczyć prawdziwą walkę lub zapłacić bardzo duże kwoty, aby

móc czerpać wodę z jedynej studni we wsi. Warunki bytowe też pozostawiały wiele do życzenia, gdyż niekiedy były bardzo prymitywne. Kontrastowały z nimi widoki, takie jak zauważony na rynku w Bachmut przedstawiający robotnika, wysoki jak dom, pomnik rewolucji. Niekiedy i step skrywał niespodzianki – np. budowę dużej stacji przesyłowej prądu, kierowaną przez Anglików i Niemców.

Stepowe szlaki po deszczach zamieniały się w grząskie błoto, a w czasie suszy były trudne do rozpoznania. To sprawiało, że na trasie odcinka do Rostowa nad Donem dwie kolumny zoczyły z właściwej drogi i jadąc objazdem nałożyły około 50 km. Dodatkowo napotykanie często głębokie doły i skalne wąwozy sprawiały, że resory wielu samochodów ulegały uszkodzeniom. Około 5 km przed Rostowem na uczestników rajdu czekała delegacja władz miasta, która w towarzystwie ogromnego tłumu eskortowała pojazdy w kierunku miasta. Następnego dnia, ustanowiony (ku radości wszystkich) dniem odpoczynku, został zakłócony przez smutne wydarzenie, jakim była śmierć niemieckiego kierowcy Werle z zespołu Benza. Dzień wcześniej miał już trudności z dotarciem do mety. Choć lekarze niemieccy zdiagnozowali cholera jako przyczynę zgonu, to Rosjanie zaprzeczyli temu. Mimo tego smutnego zdarzenia, kierownictwo rajdu zażądało, aby podróż była kontynuowana następnego dnia. Spotkało się to ze stanowczą reakcją ze strony wszystkich uczestników, którzy niezależnie od narodowości, zjednoczeni przeciwko arbitralności Rosjan, kategorycznie stwierdzili, że żaden samochód nie opuści miasta, dopóki nie odbędzie się godny pogrzeb. Rosjanie poddali się i zadeklarowali, że władze miasta przygotowują pogrzeb i pokryją koszty.

Kolejny stepowy odcinek rajdu wiodł do Piatigorska, który był jednym z najbardziej znanych rosyjskich uzdrowisk, położonym u podnóża Kaukazu. Stamtąd wyruszono do Władykaukazu i zdaniem jednego ze szczecińskich kierowców ten przejazd był najgorszą rzeczą, jakiej kiedykolwiek doświadczyłem. Padający deszcz zamieniał drogi w taką ślizgawkę, że trzeba było nałożyć łańcuchy i liny na koła pojazdów. Niektóre z aut utknęły tak bardzo, że można je było uratować tylko przy pomocy innych załóg. Ostatni odcinek przed Władykaukazem zamienił się w jezioro. Ta sytuacja stała się kolejnym sprawdzianem umiejętności każdego z kierowców. W rezultacie niektóre pojazdy przyjechały do miasta późną nocą, a inne dopiero następnego ranka. Także załogom Stoewera pokonanie dystansu około 300 m zajęło nieco ponad 2 godziny. Sytuacja niektórych zawodników była na tyle trudna, że do pomocy w ich sprowadzeniu na metę odcinka skierowano wojsko. Na domiar złego – jak pisze autor relacji – *tak jak złe były warunki drogowe, tak złe były kwatery we Władikawkach. Zauważyłem, że dzięki temu, że położyłem się w pełnym ubraniu na słomianym worku, po wcześniejszym natarciu naftą butów, ubrania oraz, szyi i twarzy (...) kiedy obudziłem się następnego ranka, nie cierpiałem skutków ataku robactwa, tak jak większość innych uczestników.* Miłą niespodzianką był fakt, iż droga, którą rajdowcy wyjeżdżali z Władykaukazu, była asfaltowa – jak się okazało był to początek słynnej gruzińskiej drogi wojskowej, przecinającej góry. Przed rozpoczęciem odcinka, każdy z kierowców otrzymał od szefostwa rajdu informacje o zagrożeniach oraz dokładne instrukcje dotyczące zasad jazdy. Zgodnie z nimi w tym dniu obowiązywał ścisły zakaz zajeżdżania drogi innym załogom. Zawodników poinformowano o ustawionych

przy drodze patrolach wojskowych. Rzeczywiście stanowiska wojskowe znajdowały się w odstępach około 500 m. Ten dzień zapewne był niezapomniany, gdyż wspaniała trasa wysokogórska prowadziła nieprzerwanym podjazdem:

Zakręty następowały po zakrętach, obok dziko rozdartych skał i przepaści, wysoko w górach zwieńczonych śniegiem. Obok lub pod nami, pędzące górskie potoki, w sumie wspaniały obraz natury. Naturalne piękno tej podróży zrekompensowało nam wysiłki ostatnich dni. Rajdowcy dostrzegali też inne niezwykle dla nich rzeczy – np. to, że niemal wszyscy mieszkańcy tego kraju byli uzbrojeni, nawet, jeśli pracowali w polu. Domy mieszkańców były często budowane wysoko na skałach i od dołu wyglądały jak ptasie gniazda.

Trudna górską trasą wiodła przez liczne tunele, które chroniły drogę przed lawinami i gruzem kamiennym w niebezpiecznych miejscach. W odległości około 80 km od Władykaukazu uczestnicy rajdu osiągnęli wysokość 2346 m n.p.m., w miejscu najwyższej położonego skrzyżowania drogowego w Europie. Po przekroczeniu przełęczy kierowcy opuścili europejską Rosję i znaleźli się w Azji. 40 km zjazdu zakończyło się w Tyflisie (obecnie Tbilisi), najbardziej wysuniętym na południe punkcie podróży.

Na miejscu czekało na wszystkich przyjęcie, którego skala przyćmiła wszystko, co im wcześniej oferowano. Cały następny dzień (1 września 1925 roku) wszyscy uczestnicy rajdu przeznaczyci na odpoczynek. Kolejny był czasem przygotowań do drogi powrotnej. Załogom zezwolono jedynie na umycie aut i ich przesmarowanie oraz kontrolę stanu układu zapłonowego – wszystkie inne naprawy i konserwacje nadal były zabronione i groziły przyznaniem punktów karnych. 3 września 1925 roku rozpoczęła się jazda powrotna. Wjazd w góry okazał się bardzo trudny, zarówno dla zawodników, jak i dla pojazdów. Było to około 140 km prawie nieprzerwanego wzniesienia przy bardzo gorącej pogodzie (w Tbilisi notowano 52°C). W tych ekstremalnych warunkach pogodowych swoją wyższość i przewagę techniczną nad amerykańskimi samochodami zaczęły wykazywać chłodzone powietrzem samochody marki Stoewer, gdyż prawie wszystkie samochody amerykańskich firm, kolejno zostawały w tyle, głównie z powodu awarii chłodnicy. 10 września wszystkie załogi Stoewera (jak odnotowują relacjonujący – *w idealnym stanie*) wraz z innymi dotarły do Moskwy.

Ostatnim akcentem imprezy była dwudniowa próba szybkościowa, rozegrana na terenach pod Moskwą. Wieczorem 19 września 1925 roku podczas uroczystego bankietu zostały rozdane uczestnikom nagrody. Wśród wyróżnionych znalazły się też auta Stoewer, które jako jedyne spośród niemieckich marek otrzymały nagrodę za jakość i wytrzymałość konstrukcji. Jak podsumowywał z dumą autor relacji: *Podczas tego rajdu o długości 5400 km po raz kolejny udowodniliśmy, że samochodów Stoewer nie da się prześcignąć w niezawodności.*

Afrykańskie wojaże leciwym Stoewerem

Do redakcji „Stoewer Magazin” docierały dość często, oprócz relacji z imprez (wyścigi, jazdy sprawnościowe), również opisy prywatnych podróży posiadaczy aut marki Stoewer.

W numerze 3 z lipca 1930 roku „Stoewer Magazin” zamieścił relację niejakiego pana Schencka *Ein Brief aus Windhoek Windhoek (Südwest-Afrika)*, który opisał swą podróż, którą odbył Stoewerem na trasie od Tsumeb (kopalnia Otavi) przez Grootfontein, Omatako do Okawango, stanowiącej wraz z drugą rzeką Kunene naturalną granicę z Angolą.

Trasa była wówczas rzadko uczęszczana i sprawiała wiele problemów w czasie jazdy. Droga gubiła się w głębokim piasku, często znikwała w trawie metrowej wysokości. To wszystko sprawiało, że wiekowy stoewer niejednokrotnie grzązał w dziurach w ziemi lub w zbiornikach wodnych. Jak radzili sobie podróżnicy? Po rozładowaniu bagaży w ruch szły łopaty, z pomocą których możliwe było wydobycie kół z piasku, pod które podkładano kawałki drewna i trawę. A to wszystko w prażącym afrykańskim słońcu, które do spółki z nieznośnie wilgotnym i gorącym powietrzem dawało się we znaki, zarówno podróżnikom, jak i leciwemu stoewerowi. Wszystko to nie odebrało im odwagi i humoru. Również auto trzymało się twardo. Co ciekawe, w tak wysokich temperaturach i pomimo dużego obciążenia samochodu (około jednej tony), woda w chłodnicy auta rzadko się gotowała. Byłoby to trudne do osiągnięcia dla innych podobnych samochodów osobowych czy ciężarowych, które na podobnym dystansie potrzebowałyby prawie trzy razy więcej wody. Zdarzały się również sytuacje, można by rzec, beznadziejne. W drodze powrotnej awarii uległo ogumienie w dwóch kołach. Nie posiadając niezbędnego zestawu naprawczego, przez prawie 22 kilometry jechali na gołej feldze lewego koła. W wypadku drugiego koła, dzięki działaniom improwizacyjnym (iście w stylu MacGyvera) z wykorzystaniem gałęzi, kawałków węży gumowych zrobiono coś w rodzaju zastępczej opony, która szczęśliwie wytrzymała do końca trasy. Dodatkowym utrudnieniem dla podróżników było to, że opisywany model stoewera był bez dachu i okien ochronnych, a na wyposażeniu miał oświetlenie karbidowe.

W ten sposób, w tych bardzo trudnych, pełnych przygód warunkach, przejechali 1065 km – co było dowodem na to, że jak napisali *wysokiej jakości samochód, nawet jeśli jest stary, może osiągnąć ogromne rzeczy.*

Stoewer 8 na trasie rajdu Monte Carlo

Co może być namacalnym świadectwem wysokiej jakości produkowanych samochodów? Zapewne pokonanie z powodzeniem całej trasy rajdu Monte Carlo. A czyż może być lepsza reklama niż dokonanie tego nie przez zawodowego kierowcę a kobietę? Dlatego nie dziwi fakt znalezienia się na łamach „Stoewer Magazin” z marca 1930 roku relacji szczecinianki, pani Hedwig Schultze, która Stoewerem 8 w towarzystwie pani dr Siegler pokonała trasę Tallin – Monte Carlo – Szczecin. Z okazji Rajdu Monte Carlo, Aero i Auto Club Łotwy ogłosiły rajd gwiazdzisty do Rygi. 21 stycznia 1930 roku pani Hedwig Schultze z towarzyszką wyruszyły z Berlina. Przejechawszy przez Schlochau (obecnie Człuchów), Marienburg (Malbork), Elbing (Elbląg) i Tilsit (Tylża) zbliżyły się do Rygi. Po drodze, w Taurogach, z powodu odbywającego się w tym czasie jarmarku, trafiły w środek skupiska około 120 małych wozów konnych. Te, mijane potem po drodze, jadące bez świateł wozy stanowiły w czasie nocnej jazdy spore zagrożenie dla kierowców, stąd nie będzie zaskoczeniem fakt, że obie panie cieszyły się, gdy w końcu Ryga znalazła się

w zasięgu wzroku. Przed miastem wszystkie samochody rajdowe zebrały się i w grupie, wieczorem 22 stycznia dotarły na rynek w Rydze, gdzie przywitały je wiwatujące tłumy ludzi. Po 1,5 dnia jazdy non-stop podróżniczki z ulgą oddaliły się wieczorem na zasłużony odpoczynek.

Następnego dnia rano wybrały się do klubu, aby zebrać informacje na temat trasy do Tallina. Niestety, jak relacjonowały, wieści były wręcz druzgocące. Większość odradzała im wyjazd, ponieważ lokalne drogi miały być niemożliwe do przebycia. Dotarły jednak i bardziej pozytywne informacje. Trzy inne załogi: Rudolf Caracciola / Merz Otto (Mercedes), Lotte Bahr (Steyr) i Hans v. Stuck (Steyr) mimo tych trudności byli już w drodze. Ostatecznie wspólnie i jednogłośnie zdecydowano, iż następnego dnia wyjadą wszystkie pozostałe załogi.



Pani Schultze i jej stoewer w Rajdzie Monte Carlo, 1930

Jazda drogami w większości gruntowymi, z wyżłobionymi przez wozy głębokimi koleinami, w które co chwila wpadały koła samochodu, nie należała do łatwych i przyjemnych, zwłaszcza że stale musiały uważać, aby zbiornik nie szorował po zamrożonej ziemi. Ostrożna i powolna jazda sprawiała, że wyprzedzały je inne załogi, dysponujące silniejszymi samochodami. Z początku poirytowane tym faktem, po ok. 200 km miały *szczęście i przyjemność je dogonić i minąć kolejne z nich, unieruchomione przez usterki*. W końcu dotarły śmiertelnie zmęczone do Tallina. Następnego dnia rano pani Schultze po złożeniu w klubie deklaracji startowej, wybrała się do garaży, gdzie mogła zobaczyć wszystkie auta uczestniczące w rajdzie. Po obejrzeniu samochodów i pracy ekip szykujących je do startu, zdała sobie sprawę jak zacięta będzie rywalizacja i jak silni

są konkurenci, zwłaszcza w sytuacji, gdy uświadomiła sobie, iż jej stoewer *był jedynym samochodem, który nie był specjalnie przygotowywany do rajdu. Tak jak jeździliśmy samochodem w Szczecinie, tak i jeździliśmy po estońskich wiejskich drogach. Maszyna doskonale pracowała na tych drogach i nigdy nie zawiodła. Nie było żadnych napraw na naszym samochodzie.*

25 stycznia żeńska załoga stoewera żegnana kwiatami wyruszyła (pełna nadziei) w drogę do Monte Carlo. Już na początku warunki drogowe testowały umiejętności kierowców i możliwości techniczne prowadzonych aut. *Deszcz padał dzień wcześniej, zmieniając całą drogę w zjeżdżalnię. Nie jechaliśmy, tylko ślizgaliśmy się przez 520 km. Konieczna maksymalna wydajność samochodu, zawsze na pełnym gazie w jeździe po glinie, sprawiła, że nie utknęliśmy, a maszyna ciągnęła genialnie.* Podczas tej podróży wiele się wydarzyło. Samochody przewracały się i lądowały w rowie, blokując jadące za nimi załogi. Nawet tak wytrawny kierowca jak Caracciola wypadł z drogi swoim mercedesem. Wyciąganie aut, formowanie ponownie kolumn i przejazd do Rygi zajął kolejnych kilka godzin, zatem dopiero późnym wieczorem załogi rajdowe przejechały przez punkt kontrolny i ruszyły prosto do Królewca. Jak zanotowała pani Schultze: *200 km przed Królewcem mieliśmy silną mgłę, więc moja pasażerka, pani dr Siegler, musiała czasem wysiadać z samochodu, aby usunąć zamarznąłą mgłę z przedniej szyby.* Minąwszy punkt kontrolny w Królewcu obie panie w szybkim tempie ruszyły w kierunku Berlina, ponieważ planowały jedną noc spać w Berlinie. Plan się powiódł, stoewer dobrze się trzymał, nie straciły czasu z powodu jakiegokolwiek awarii, dzięki czemu wieczorem udało im się dotrzeć do Berlina, gdzie zostały powitane przez klubowych kolegów. Już o szóstej trzydzieści następnego dnia, ruszyły w liczącą 762 km trasę z Berlina do Brukseli. Tu podróż szła gładko, bez większych problemów podczas przejazdów przez przejścia graniczne (wyjątkiem było Liège, gdzie z powodu procedur załogi traciły prawie godzinę). Ambitny plan pomknięcia szybko w kierunku Paryża pokrzyżowała gęsta mgła, która kłębiła się często tak bardzo, że *trzeba było oświetlać drogowaskazy latarką.* Aby odrobić tracony czas, na odcinku z Paryża do Monte Carlo, samochód pracował na najwyższych obrotach. Dopiero po minięciu Lyonu widoczność się poprawiła. Bajeczne drogi pozwoliły w końcu jechać z dużą prędkością przez całą noc, by w pięknym słońcu dotrzeć do mety w Monte Carlo. Niezliczona rzesza ludzi przychodziła zobaczyć kierowców rajdowych. Zainteresowaniem cieszyły się samochody, w tym stoewer, którego załoga wielokrotnie mogła usłyszeć, iż to „piękny samochód!” Jak podsumowały rajd panie? *To było wyczerpujące, ale miłe! Z wieloma ciekawymi przeżyciami i wzbogacone o srebrną tablicę, bez awarii i wypadku, szczęśliwie pojechałyśmy z powrotem do Szczecina.*

Wielkanocna wycieczka stoewerem do Wenecji

W 1928 czytelnicy „Stoewer Magazin” mogli przeczytać relację pana Josefa Jurinka (konsultanta ds. ruchu drogowego bawarskiego oddziału ADAC) z rodzinnej wyprawy wielkanocnej stoewerem do Wenecji. Nie była to pierwsza jego podróż na tej trasie. Jak pisał – *już dwa razy mój wierny sześciocylindrowy Stoewer 13/55 HP pokonał drogę do miasta pałaców i kanałów przez przełęcz Brenner.*

W Wielki Czwartek przed południem cała rodzina Jurinków wyjechała z Monachium. Pierwotnie planowano jazdę najkrótszą drogą przez Kochel, Mittenwald i Zirlerberg do przełęczy Brenner. Okazała się ona jednak niedostępna, ponieważ między Scharnitz i Zirlerbergiem zima zamieniła drogę w lodowisko. W tej sytuacji wybrali dłuższą drogę przez Kufstein i Wörgl. Piękna pogoda plus *bajeczna cisza silnika stoewera*, sprawiały, iż dla pasażerów jazda była niewiarygodnie przyjemna.

Mimo trudnych warunków drogowych (stromym podjazdem na zwirowej drodze), stoewer pokazał swoją moc i podróżnicy bez problemów dotarli na przełęcz Brenner. Po szybkiej kontroli paszportowej na włoskiej granicy ruszyli ku dolinom, które powitały ich pogarszającą się pogodą. Ulewnie deszcze spowodowały zmianę trasy i miast jechać do Bolzano, podążyli na nocleg do pięknie położonej miejscowości Sterzing, gdzie przy asti spumante miło upłynął wieczór w hotelu Zur Alten Post. Kolejny dzień przyniósł kolejne zmiany w pogodzie, gdyż oczom turystów ukazały się zbocza i góry pokryte śniegiem. Szczęśliwie dla nich słońce *przebijało się przez śniegowe chmury, a im dalej na południe, tym bardziej wiosenny stawał się krajobraz, gdzie w Bressanone, witają nas pierwsze wiosenne kwiaty*. Przez Bolzano, Trydent, Weronę i Padwę zdążyli do bramy Wenecji, Mestre. Z racji terminu podróży przejeżdżając przez kolejne miejscowości obserwowali wielkopiątkowe procesje z pieśniami. Dobrze utrzymane drogi pozwalały na szybszą jazdę, maksymalnie wykorzystującą moc silnika, który jak relacjonował pan Jurinek, pracuje jak w zegarku, tak jakby był szczęśliwy, że jest z nami, że jest poza codziennym życiem i że może świętować godziny wolnego czasu.

Pewnym zgrzytem, który zmniejszał przyjemność z wycieczki był, odnotowywany już po wyjeździe z Monachium, wysoki poziom cen, które były pobierane od przyjezdnych w Wenecji, zwłaszcza w dni wielkanocne. Z tego powodu zdecydowali się poszukać noclegu w Wielki Piątek nie w Wenecji a w małej miejscowości Mestre. Wczesnym rankiem w Wielką Sobotę ruszyli do Wenecji. Ich oczom ukazała się

bajkowa królowa na błękitnym Adriatyku, miejsce pałaców i kanałów zawsze wydaje się dziwne. Kosmopolityczne miasto, a zarazem senne, jak księżniczka w bajkowej krainie, miejsce spotkań dla międzynarodowego świata, który chce się dobrze bawić, a jednocześnie miejsce odpoczynku od zgiełku i wewnętrznej kontemplacji.

Po kilkugodzinnej wędrówce po tym mieście wiecznie starym, a jednak wiecznie nowym późnym popołudniem ruszyli wiernym stoewerem w drogę powrotną serpentykami przez Val Sulgano, Trentino do Bolzano. Do pokonania mieli około 350 kilometrów w trudnym terenie, wymagającym wiele nie tylko od kierowcy, lecz i także od samochodu. Po północy szczęśliwie dotarli do hotelu w Bolzano, co udało się – jak wynika z relacji – *dzięki wspnianiałym osiągom naszego absolutnie niezawodnego stoewera, jeśli dodać do tego fakt, że włoskie paliwo nie było pierwszej klasy*. Niedziela Wielkanocna w Bozen to czas spędzony na radosnej przejażdżce do Meran (*gdzie międzynarodowy świat przechadza się po uzdrowskiej promenadzie*), popołudniowej wyprawie na niezwykle trudną górską trasę do jeziora Carezza, by w zakończyć się wieczorem w Bozen Batzenhäusel przyjemnościami wesołego picia i zabawy towarzyskiej.



Rodzina Jerinków podczas wielkanocnej wyprawy do Wenecji

Ostatni dzień wyprawy – poniedziałek wielkanocny. O 9.00 rano start w drogę powrotną do Monachium, by w *dzień pełen słońca i wiosennego uroku, mając przed sobą całą dzień, nie spieszyć się, nie gonić tylko jechać, w ciszy cieszyć się otaczającymi widokami*. Po południowym postoju w Innsbrucku około godziny siedemnastej rodzina Jurinków dotarła do domu. Wniosek z wyprawy – *do odnotowania w naszym dzienniku: Wycieczka wielkanocna do Wenecji, niezapomniana! Brawo, Stoewer, Bravissimo!*

Stoewerem 8 po alpejskich drogach

Pretekstem do tej alpejskiej wyprawy była chęć udziału w organizowanym w St. Moritz 2. Tygodniu Samochodowym, gromadzącym międzynarodową społeczność sportową. Nasz anonimowy informator (ukrywający się pod pseudonimem Motorist), wyruszył o 11.00 z Frankfurtu nad Menem, by jadąc nieprzerwanie przez Schwarzwald, Donau-eschingen² dotrzeć nad Ren w okolicach Schaffhausen i około 16.00 zrobić przerwę na kawę. Rzecz jasna w podróży tej za środek transportu posłużył (opisany czule) *stary, dobry stoewer, który ma już na liczniku przejechanych 280 000 kilometrów trasy, która jest około ośmiu razy dłuższa od długości równika*. Wieczorem dalsza jazda – przez Zurych, niewielkie Mollis, dobrymi, ale wąskimi górskimi drogami przez Sargans, Chur, przełęcze Lenzeri Albual, a stamtąd do Engadyny. Stąd pozostało już niewiele kilometrów do celu – St. Moritz, którego obraz był niezapomniany zwłaszcza, *kiedy cieszysz się nim w blasku zachodzącego słońca*.

Autor zaznaczał, że tego typu beztraska i szybka jazda trasami alpejskimi nie była możliwa do czasu skonstruowania pojazdu o odpowiedniej mocy silnika. To rozwijająca się technologia pozwoliła stworzyć pojazdy, które radząc sobie nawet na tych trudnych górskich drogach, sprawiają, że podróżowanie w tym majestatycznym górskim świecie

² Znajduje się tu źródło Dunaju.



Mit Stöwer-Sport am Piz-Palü



Dem Himmel ganz nah . . . !
Auf der Höhe des Fluela-Passes



Zwei begeisterte Stöwerfahrer:
Prinz von der Leyen und Direktor Christ begegnen
sich auf der Höhe des Bernina-Passes



Prinz von der Leyen mit Stöwer-Achtzyl. 15/80
auf dem Bernina-Paß

„Stöwer“ zdobywa Alpy, 1928

jest przyjemnością, a nawet zabawą. Pisząc o nowoczesnych technologiach, miał zapewne na myśli również pojazdy marki Stoewer (w tym i swego ośmiocylindrowca). St. Moritz przez kolejne 10 dni pełniło rolę bazy wypadowej dla różnych podróży, np. do okolicznych miejscowości Sils Maria, Maloja Bergell, Chiavennie przy granicy włoskiej, Celerina, Sarnaden i Pontresina z gigantycznym Piz Morteratsch (3751 m n.p.m.) i lodowcem Morteratsch. Co najmniej pięciokrotnie stoewer wspinał się na szczyt przełęczy Bernina (2200 mn.p.m.), pozwalając pasażerom podziwiać niezapomniane widoki szczytów wokół: słynnego Piz Palü, Piz Cambrena i innych górskich gigantów. Szczególnie przyjemna stała się wyprawa górską, gdy na szczycie przełęczy spotykały się dwa stoewery. Tym drugim był nowoczesny stoewer z ośmiocylindrowym silnikiem, prowadzony przez księcia Leyena, kierowcę doświadczonego w pokonywaniu alpejskich bezdroży.

Powrotna droga do domu wiodła wzdłuż doliny rzeki Inn, Zermez, Süß, przełęczę Fluela³, która była również uważana za jedną z największych i najpiękniejszych (dziś zamknięta dla ruchu kołowego) dróg przelotowych w Szwajcarii i była warta trudnego podjazdu ze względu na najwspanialsze widoki alpejskie. Nie można było tam pozwolić sobie na nieuwagę, gdyż zjazd w kierunku Davos prowadził wśród dziwacznych skalnych pustyń po niezliczonych zakrętach i serpentynach przełęczy. Kolejny etap podróży wiódł kolejno przez najmniejszą monarchię Europy, Księstwo Lichtenstein i jego stolicę Vaduz, Wildhaus i Wattwil w regionie Thurgau. To były wspaniałe dni. Pędzili od przełęczy do przełęczy. Spędzili szczęśliwe i wspaniałe godziny na wysokich przełęczach. A całą tę radość, jak napisał autor relacji,

zawdzięczamy naszemu staremu, dobremu towarzyszowi, naszemu sportowemu stoewerowi, który nie zmartwił nas ani przez chwilę mimo ogromnego wysiłku. W ciągu całej podróży tylko dwa razy trzeba było zajrzeć do silnika po to by uzupełnić olej i wodę. To było wszystko, czego potrzebował po drodze. I podsumowywał A teraz jedźcie tam, wy, kierowcy stoewerów – o ile jeszcze nie znacie Alp – i wjeżdżajcie w potężne góry, w to lepsze i czystsze powietrze, którego my, Niemcy, pilnie potrzebujemy, aby przewyciężyć kleiste powietrze partyjnego szumu i wielkiego kryzysu gospodarczego.

Szkocka próba górską

Niekiedy przejazdy stoewerem przybierały ciekawą formę. W 1911 roku dwaj Szkoci, panowie Macrae i Dick, znani dealerzy samochodowi z Inverneß, od dawna szukali małego samochodu, który mógłby dotrzeć na lokalny szczyt Glendoe Mountain obciążony czterema pasażerami i 150 funtami bagażu. Zwrócili się do angielskiego przedstawiciela szwajcarskiej firmy – Stoewers Limited, Brompton Road 18 w Londynie, która odpowiedziała na zaproszenie i zgłosiła gotowość dostarczenia samochodu, który podoła temu wyzwaniu.

Dla potrzeb próby został przygotowany seryjnie produkowany wówczas czteromiejscowy stoewer model B1 (6/16 PS). Samochód stosunkowo łatwo pokonał wzniesienie

³ Fluelapaß – zlokalizowana na wysokości 2383 m n.p.m. szwajcarska przełęcz w Alpach Retyckich.

i nie wykazał znaczących oznak zmęczenia. Co prawda był zatrzymywany w najbardziej stromych punktach, ale zawsze ponownie wracał na trasę. Wyczyn ten wzbudził żywe zainteresowanie w okolicy, co zaowocowało między innymi tym, że właściciel pobliskiego hotelu Macdonald, który był uczestnikiem tej podróży, kupił samochód na miejscu, aby umożliwić gościom hotelu wyjazd do różnych punktów wycieczkowych w górach. Mały samochód stoewer miał podobnie dobre osiągi podczas wyścigu górskiego na słynnej autostradzie Brookland w Anglii. Został on załadowany ładunkiem żelaza odpowiadającym wadze 12 pasażerów o wadze ok. 150 funtów każdy.

„Junak” w trasie

W halach dawnej fabryki samochodów Stoewer, od lat 50. XX wieku produkowany był motocykl „Junak”, który jako jeden z popularnych w PRL motocykli był środkiem transportu pozwalającym także na odbywanie podróży na różnych dystansach. W odróżnieniu od stoewerów, w wypadku junaków skromniejsza jest reprezentacja źródeł pisanych – relacji z podróży odbywanych tymi motocyklami.



Bułgaria, Rajd Bałkański. Na motocyklu Zbigniew Konieczek, szef sekcji prób i badań Szczecińskiej Fabryki Motocykli, początek lat 60. Fot. ze zbiorów prywatnych Z. Konieczka

Motocykle ze szczecińskiej fabryki trafiały na rynki wielu krajów – nie tylko członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej⁴, ale również do Mongolii, na Kubę czy do

⁴ Do RWPG, założonej w 1949 roku należały: Bułgaria, Czechosłowacja, Polska, Rumunia, Węgry i ZSRR, później dołączyły: Albania (1949, która w 1961 przestała uczestniczyć w pracach Rady), NRD (1950), Mongolia (1962), Kuba (1972) i Wietnam (1978).

Gwinei. W ślad za nimi do krajów tych trafiali technicy i mechanicy ze szczecińskiej fabryki. Pełniąc na miejscu role serwisantów, są często jedynymi, którym zawdzięczamy relacje czy opisy z jazd junakami w niekiedy egzotycznych miejscach. Na łamach tygodnika „Motor” opublikowano kilka relacji z podróży junakiem np. na Węgry, do Włoch, Mongolii, Gwinei czy Indii.

W roku 1961 Witold Błachowicz zdawał relację ze swojej wyprawy junakiem na Węgry, która mogła się odbyć dzięki zaproszeniu jego tamtejszych przyjaciół. Środkiem transportu był fabrycznie nowy motocykl marki Junak, który jednak, jak pisze autor, mimo że był starannie dotarty przed wyruszeniem w podróż, wymagał usunięcia pewnych usterek, co stało się możliwe w jeden dzień, dzięki wizycie w Łódzkich Zakładach Motoryzacyjnych nr 1 i, co ciekawsze (a co oddaje ducha tej epoki i pokazuje realia życia), dzięki życzliwej postawie dyrekcji.

Mając zaproszenie i pojazd (z zapasową dętką), należało jeszcze załatwić wkładkę paszportową, karnet i międzynarodowe prawo jazdy. Wreszcie 20 sierpnia wraz z towarzyszką podróży wyruszył w drogę, która miała wieść przez Pragę, Tabor, Brno, Bratysławę i Komárno (Komarom) do Budapesztu.

Przejazd, od samego początku, chwilami przybierał charakter podróży promocyjnej. Na drogach czechosłowackich jak zaobserwował Błachowicz *panują niepodzielenie Jawy i skutery CZ*. Dlatego pojawienie się pary cudzoziemców (odpowiednio wystylizowanych – czarne ubrania i jednakowe białe kaski) na nieznanym tam motocyklu, wzbudzało zainteresowanie napotykanych osób.

Junak jest tutaj zupełnie nieznan. Ładna praca i wygląd zewnętrzny naszego motocykla (...) budziły u Czechów ogromne zainteresowanie. Na każdym postoju otaczały nas grupy ludzi. Powtarzały się stale pytania: polski to wyrób? (...) Widać jednak, że polska maszyna podoba się im bardzo. Pytają o dane, kilkakrotnie też wyrażają chęć nabycia mojego Junaka.

Dodajmy, że niejednokrotnie padały oferty zakupu tego motocykla. Po noclegu – nie, nie w hotelu, lecz w akademiku (dzięki szczęśliwemu trafowi i spotkanej grupie studentów z Poznania) – następnego dnia podróżnicy dotarli do Budapesztu, który zaskoczył ich nie tylko widokami, lecz również realiami życia zmotoryzowanych (np. zakup benzyny odbywał się dwuetapowo – pierwszy to opłacenie jej na poczcie (!!!), by następnie z kwitkiem udać się po paliwo na stację benzynową).

Przejazd tak długiego dystansu wymagał wizyty w warsztacie. Na szczęście w Budapeszcie działały dwie stacje obsługi junaków. Była to też okazja do spotkania i rozmowy z delegowanymi tam ze szczecińskiej fabryki mechanikami. Warunki ich pracy nie były zachwycające:

Przyglądam się pracy stacji. Wyposażenie w narzędzia bardzo słabe. Podobnie jak w wielu tego typu placówkach w Polsce, głównym narzędziem jest przecinak i młotek. Polacy mają pełne ręce roboty. (...) Starają się jak mogą, jednak brak części i niektórych narzędzi zatrzuwa im życie. Druga „polska” stacja obsługi mieści się na przedmieściach Budapesztu (...) W tej chwili około 300 Junaków jeździ po szosach węgierskich. Do końca roku ma być ich 500.

W podsumowaniu relacji autor dokonał swoistego zestawienia problemów technicznych, z jakimi borykał się w czasie podróży. Choć zaznaczał, iż jedynym defektem była awaria prądnicy, to jednak dalej wymieniał kolejne elementy motocykla, z którymi miał problemy techniczne: skrzynia biegów, gaźnik, sprzęgło, ciekące teleskopy. W trakcie jazdy okazało się też, że kanapa była na tyle twarda, że wymuszała co 100–150 km postój w celu rozruszania obolałych pośladków. Ale – nic to – Polak wiele potrafi wytrzymać, skoro autor stwierdzał na końcu relacji, że gdyby jeszcze raz miał okazję do powtórzenia takiej podróży, to ponownie wybrałby motocykl ze szczecińskiej fabryki.

Możliwości sprawdzenia motocykli w na trasach bardziej egzotycznych niż Czechosłowacja czy Węgry mieli pracownicy szczecińskiej fabryki wysyłani jako serwisanci czy mechanicy do krajów, gdzie eksportowano junaki. W 1960 roku taką okazję miał objeżdżacz fabryczny, Zenon Wiatr. W okresie od 12 lipca do końca września przebywał w Gwinei. W zachowanej relacji archiwalnej, tak opisywał swój pobyt i przeżycia podczas jazdy motocyklem po bezdrożach Afryki:

Moją bazą wypadową było wprawdzie Conacry, ale próby motocykla prowadziłem głównie poza miastem, na charakterystycznych dla Gwinei drogach bitych i rozmaitych wertepach w buszu. Trzeba przyznać, że „Junak” zdał tropikalny egzamin celująco. Szybkość, sprawność techniczna i wygląd zewnętrzny naszej maszyny, wymalowanej na jednolity kolor piaskowy, budziły ogólny zachwyt. M.in. próbę jazdy na „Junaku” odbył minister bezpieczeństwa Gwinei. Ze szczecińskim motocyklem pragnął zapoznać się także prezydent Sekou Toure. Gwinejczyków interesują szczególnie „Junaki” z koszem, gdyż mają być one przeznaczone przede wszystkim dla potrzeb policji i wojska. Zenon Wiatr nie ukrywał wad testowanego w Afryce junaka:

Tak więc okazało się, iż w warunkach tropikalnych z łożyska kierownicy wycieka towot; że wilgotny klimat Gwinei wymaga lepszego chromowania i niklowania; że konstruktorzy muszą jeszcze popracować nad zmniejszeniem wagi „Junaka”, że „Stomil” poprawić musi jakość ogumowania dla motocykli wysyłanych do Afryki.

Inny z pracowników fabryki, Henryk Nowosad w tym samym roku (od lipca do grudnia) pełnił obowiązki mechanika gwarancyjnego w Mongolii. Motocykl, który objeżdżał musiał zmierzyć się z równie trudnymi, co w Afryce, warunkami terenowymi.

Mongolia nie ma właściwie dróg. 100 km szosy koło Ułan-Bator jest jedynym wyjątkiem w tej regule. Bezdroża, utwardzony step, przesmyki górskie – oto teren, na jakim praktycznie mogliśmy zbadać wartość „Junaka”. Okazało się, że „Junak” w warunkach mongolskich jest niezastąpionym motocyklem, gdyż czeskie „Jawy” są za delikatne na te tereny. Okazało się także, iż szybszy i silniejszy „Junak” o pojemności skokowej 350 ccm spala tyle samo paliwa co „Jawa” 250 ccm. Właśnie ze względu na swe walory techniczne „Junaki” przydzielono tam przede wszystkim policjantom, lekarzom, inżynierom itp. Mimo, iż kosztowały one 4.500 tugryków („Jawa” – 3.500 tugryków), wielu użytkowników „Jaw” chciało wymienić je na „Junaki”.

Obaj panowie zgodnie zwracali uwagę, że – czy to Afryka, czy Mongolia – olej zawsze wyciekał bardzo obficie, co stanowiło poważny problem i utrudniało sprzedaż szczecińskich motocykli.

Kolejnym krajem, do którego trafiły junaki, zdobywając spore zainteresowanie, była Kuba. Informacje na ten temat znalazły swe miejsce w artykułach, publikowanych w tygodniku „Motor”, który poświęcił mu w 1962 roku okładkę i spore materiały w dwóch kolejnych numerach. Autorem relacji był Kazimierz Kubiak, pracownik SFM. Spędziwszy na wyspie osiem miesięcy, zbierał i spisywał relacje dotyczące tego, jak radziły sobie szczecińskie motocykle:

Jest trochę kłopotu z wyciekami oleju w Junakach, z prądnicą w WSK i z hamulcami w Rysiach. Ogólna jednak opinia o polskim sprzęcie jest bez zarzutu i coraz więcej Kubańczyków staje się posiadaczami polskich motocykli. Polskie motocykle pomimo wysokich cen rozchodzą się szybko. Junak kosztuje na Kubie – 900 pesos; WSK – 450 pesos; Ryś – 250 pesos. Motocykli na Kubie nie jest zbyt dużo, według Auto-Cuba z IV 1961 r. kręci się tu około 12.000 pojazdów jednośladowych i to przeróżnych marek. Spotyka się tu bardzo stare modele, jak też i najnowsze Hondy, nie mówiąc o BSA, Triumph, Ariel.



Kuba. Na wycieczki junakowców regularnie przyjeżdżali studenci z Hawany (na zdjęciu). „Dużo pytali o Polskę, o nasz socjalizm” – wspominał Kazimierz Kubiak. Fot. K. Kubiak

Jak jednak odnotuje, motocykle szczecińskie zbierały dobre oceny: *W rozmowie z kubańskimi posiadaczami polskiego sprzętu potwierdza się, że Junak nadaje się wybitnie do tutejszego górskiego terenu.*

Najbardziej egzotyczna przygoda z „Junakiem” miała miejsce w Indiach. CEKOP (Centrala Eksportu Kompletnych Obiektów Przemysłowych) poszukując nowych rynków

zbytu, wysłała do Indii w 1963 roku pokazową partię junaków. Wraz z nimi do Indii został delegowany Janusz Orzepowski, najbardziej utytułowany zawodnik Klubu Motorowego „Junak”, wielokrotny mistrz Polski i zwycięzca tzw. sześciodniówki. Stawka tej podróży była wysoka – nie chodziło o sprzedaż kilkuset junaków. Hindusi chcieli wybudować montownię motocykli.



Studenci – pod koniec pobytu Kazimierza Kubiaka na wyspie – uciekli do Stanów Zjednoczonych. Fot. K. Kubiak

Przed Orzepowskim postawiono trudne zadanie. Okazało się, że władze Indii zorganizowały rodzaj zawodów (wyścigu sprawnościowego). Zwycięska firma mogła liczyć na kontrakt na budowę w Indiach montowni motocykli. Jak wynika z treści artykułu w „Głosie Szczecińskim” (z kwietnia 1963 roku):

Orzepowski i „Junak” nie byli przygotowani do ciężkiego egzaminu, jakiemu ich poddano. CEKOP, zgodnie z życzeniem indyjskiego kontrahenta, dostarczył do New Delhi dwie seryjne maszyny turystyczne ostatniego typu. Na miejscu okazało się, że „Junak” ma rywalizować z ubiegającymi się o ten kontrakt – japońskim koncernem „Honda” oraz angielskim BSA i Royal Enfield. Turystyczne „Junaki” miały być nieoczekiwanie poddane trudnym próbom terenowym.

Sytuacja była rzeczywiście niełatwa. Seryjny junak miał zmierzyć się ze specjalnie przyszykowanymi na tę imprezę sportowymi maszynami Japończyków i Brytyjczyków. Właściwą próbę sprawnościową miały poprzedzić eliminacje, jak się okazało, w dość trudnym terenie, co zostało odnotowane w innej relacji, przesłanej do dyrektora SFM Stanisława Fortuńskiego: *Miejscem pokazu był górzysty teren wietrzejących skał magmowych z luźno porozrzucanymi głazami, z podjazdami i o pochyłościach dochodzących do 40 stopni. Janusz Orzepowski relacjonował:*

(...) wybranie terenu dla turystycznych motocykli było chyba zrobione celowo, aby w przedbiegach pozbawić szans „Junaki”. Nie mieliśmy żadnego sposobu na zdobycie informacji o podłożu i konfiguracji terenu. Nie wiedzieliśmy też, czy nie zechcą zbadać maksymalnej szybkości. Dlatego też przełożenia zmieniłem tylko w jednym „Junaku”, ale eksperci życzyli sobie, abym jeździł na zmianę na obydwóch. Wiedziałem, że dopuszczenie do prób zasadniczych uzależnione jest od wrażenia, jakie odniosą obserwatorzy na tym pokazie. No i pojechałem.

Doświadczenie i praktyka sprawiły, że wyścig zakończył się pełnym sukcesem. Później było powtarzanie, zdjęcia, kręcenie filmu i komentarze w prasie. Zaprezentowane umiejętności zaowocowały tym, że Hindusi zaproponowali polskiemu zawodnikowi poprowadzenie kursu jazdy terenowej. Postawiony warunek ze strony Polaka był tylko jeden – wszyscy uczestnicy będą jeździć wyłącznie na junakach. Orzepowski w Indiach szkolił w jeździe terenowej policjantów i żołnierzy. Nie stronił też od innych wyzwań, np. pojedynków wyścigowych, w których po jednej stronie stawali hinduscy instruktorzy na motocyklach BSA i AJS – a po drugiej Orzepowski na junaku (często z pasażerem). Mimo to zawsze wygrywał Polak. Historia indyjska zakończyła się tym, że wszystkie trzy wysłane tam junaki – dwa seryjne i – złoty junak z sześciodniówki – zostały w Indiach.

Przywołane powyżej relacje z podróży pokazują dobitnie, jak odmienne były realia ekonomiczne, kształtujące procesy produkcji i sprzedaży produktów z szczecińskiej fabryki przy Wojska Polskiego. W epoce Stoewera podróże, wyścigi, rajdy służyły jednemu z podstawowych celów działalności firmy – walce i rywalizacji z innymi firmami w celu przyciągnięcia klientów. Relacje (zazwyczaj pełne superlatywów, pochwał dla jakości pojazdu) miały stanowić namacalny dowód ich wysokiej jakości. To w przyszłości miało zaowocować zaufaniem klienta do marki Stoewer. Junak tyle szczęścia nie miał.

Powstał w czasie, gdy w kraju to klienci musieli walczyć o towar, a nie towar o klienta. A relacje z podróży junakiem poza granicami? Pokazywały kilka rzeczy. Junak, dobrze przygotowany (a to w realiach socjalistycznej produkcji wymagało dużo dodatkowej pracy), dawał radę nawet w ekstremalnych warunkach. To, że te motocykle szczecińskiej fabryki mogły pokazać światu swoje zalety, było możliwe dzięki ciężkiej pracy rzeszy tych delegowanych wraz z motocyklami mechaników i fabrycznych objeżdźaczy.

O AUTORZE

DR ANDRZEJ WOJCIECH FELIŃSKI – historyk i archeolog, kustosz dyplomowany. Od 2008 roku związany z Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecina. Szef Działu Edukacji i Komunikacji Społecznej. Autor i kurator ponad 100 projektów wystaw stałych i czasowych. Współautor multiprzewodnika muzealnego, wyróżnionego w Konkursie „Sybilla 2015” w kategorii Digitalizacja i nowe technologie. Członek Zarządu Stowarzyszenia Muzeów Sztuki Inżynierskiej i MUT (Central European Union of Technical Museums) oraz Forum Edukatorów Muzealnych.
