

Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie

# Po nich dziedziczymy

The graphic features a teal background. A central orange cone points downwards from the text. Below it, several overlapping circles in light blue, pink, red, and blue are visible. At the bottom, there are abstract shapes in green, orange, and blue.

Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie

# Po nich dziedziczymy

Materiały opracowane z okazji obchodów  
Zachodniopomorskich Dni Dziedzictwa 2022

Szczecin 2023

Redaktor naczelny  
Maria Witek  
Redaktor prowadzący  
Anna Bartczak

Projekt okładki, projekt graficzny i skład  
Monika Jagielska

© Copyright by Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie i autorzy

ISBN 978-933448-8-8

Wydawca  
Biuro Dokumentacji Zabytków  
70-506 Szczecin, Ul. Teofila Starzyńskiego 3-4  
[www.bdz.szczecin.pl](http://www.bdz.szczecin.pl)



**BIURO  
DOKUMENTACJI  
ZABYTEKÓW  
W SZCZECINIE**



Instytucja Kultury  
Samorządu Województwa  
Zachodniopomorskiego

## Spis treści

Od redakcji .....	5
JANINA KOCHANOWSKA	
Pomorska scheda księżnej Anastazji Mieszkówny .....	7
SYLWIA WESOŁOWSKA	
Humboldtowie i ich pomorskie koneksje .....	25
DARIUSZ KACPRZAK	
<i>Nos Graeci, nos Romani, nos Pomerani</i> : dziedzictwo starożytności – dziedzictwo początku XX wieku. Szczecińska kolekcja antyczna Heinricha Dohrna .....	49
ANDRZEJ WOJCIECH FELIŃSKI	
Stoewer – dwa pokolenia start-upowców .....	73
ALICJA CYKALEWICZ-TYMBARSKA	
Grzechy młodości? Walter Gropius i wilhelmiński modernizm na Pomorzu Zachodnim .....	89
MARTA EWA KURZYŃSKA	
Podwaliny w ochronie przyrody Pomorza Zachodniego, czyli rzecz o rewolucjonistach natury .....	113
ANNA LEW-MACHNIAK	
Janina Szczerska – pionierka szczecińskiej oświaty .....	143
KATARZYNA ZWIERZEWICZ	
Czesław Piskorski – dziennikarz, pisarz i wydawca, pionier polskiego krajoznawstwa na Pomorzu Zachodnim .....	153
KRZYSZTOF KOWALSKI, WOJCIECH FILIPOWIAK	
Profesor Władysław Filipowiak (1926–2014). Kształtowanie tożsamości regionalnej Pomorza Zachodniego .....	169
ALEKSANDRA HAMBERG-FEDEROWICZ	
Mirosław Hamberg. Inżynier wszechstronny, nauczyciel wielu .....	185

## Stoewer – dwa pokolenia start-upowców

Terminy takie jak innowacyjność czy startup na dobre zagościły w codziennym życiu. Czy jednak te pojęcia, powszechne w wieku XXI, można odnaleźć w historii przemysłu Pomorza i Szczecina? Ten artykuł jest próbą dowiedzenia tego na przykładzie historii szczecińskiej firmy Stoewer. Co w jej historii może być świadectwem owych pionierskich i innowacyjnych rozwiązań i projektów? Zapewne są to wynalazki, patenty i wdrożenia, które można odszukać na kartach historii zakładu.

Jest rok 1858. Do Szczecina dociera niespełna dwudziestoczteroletni mieszkaniec Gryfina Bernhard Stoewer. Urodził się 16 kwietnia 1834 r. w Pyrzycach. Po ukończeniu szkoły przeszedł praktykę w zawodzie mechanika i ślusarza/rusznikarza. W krótkim czasie założył własny warsztat mechaniczny w Gryfinie. Podczas wizyty na targach w Lipsku miał okazję dowiedzieć się o wynalezieniu maszyny do szycia, w owym czasie jeszcze znanej niewielu osobom i mało popularnej. Być może właśnie wrażenia z tej wizyty legły u podstaw decyzji o zajęciu się produkcją i naprawą tych nowoczesnych, acz rzadkich maszyn, usprawniających życie codzienne. Dodatkowym impulsem stało się zapewne przekazanie przez administrację wojskową w Szczecinie uszkodzonej maszyny do szycia do naprawy w jego warsztacie. Młody przedsiębiorca stosunkowo zdołał szybko przywrócić ten model do stanu używalności i być może właśnie to wydarzenie było przełomem na drodze zawodowej młodego Bernharda. Nowoczesne (jak na owe czasy) rozwiązanie technologiczne i poszukujący swej drogi życiowej mechanik, który niczym XX-wieczni twórcy startupów, podejmuje ryzyko swej własnej firmy. 2 kwietnia 1858 r. ten młody człowiek otworzył przy Breite Strasse 11 (ob. ul. Stefana Wyszyńskiego) warsztat naprawy maszyn do szycia, z kapitałem zakładowym w wysokości 100 talarów. Jeszcze w tym samym roku Stoewer, zatrudniający wówczas trzech mechaników, zbudował pierwszą maszynę własnego projektu. W ciągu roku działalności udało się wyprodukować 3 egzemplarze.

Prawdopodobnie to wiara w sukces młodego przedsiębiorstwa dała Bernhardowi Stoewerowi odwagę, by myśleć o założeniu rodziny. 11 listopada 1858 r. poślubił Emilię Zoch z Maszewa. Małżeństwo doczekało się ośmiorga dzieci, z których czworo zmarło w pierwszym roku życia. Dorosłości dożyli Emil, Bernhard, Marta i Hedwiga. Synowie odcisnęli wyraźny

ślad w motoryzacyjnym rozdziale historii firmy Stoewer. A co z córkami? Co prawda żadna z nich nie weszła nigdy do zarządu firmy, miały jednak pośrednio wpływ na niektóre wydarzenia.



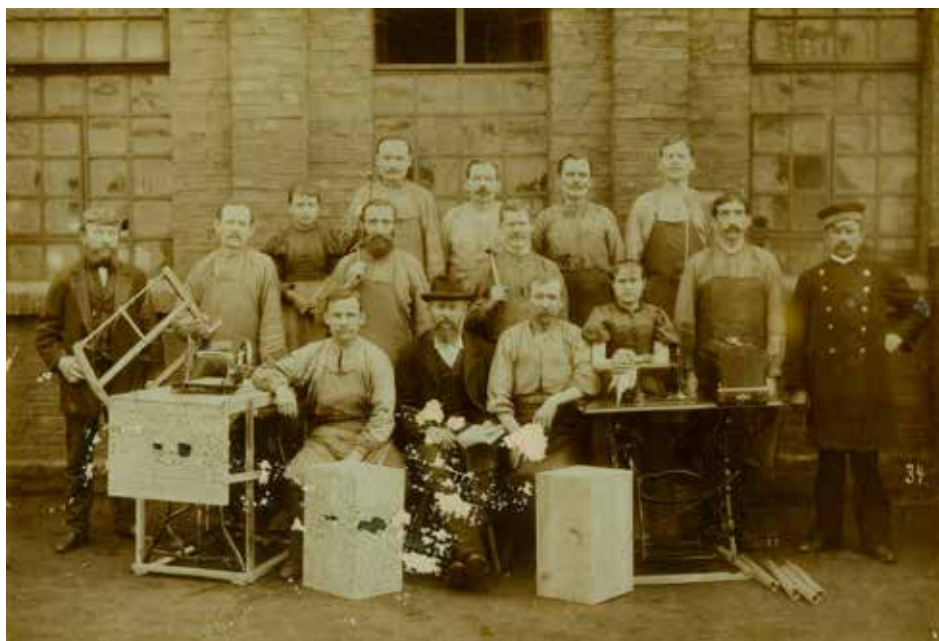
Rodzeństwo Stoewer w komplecie. Z archiwum M. Bauera

W 1881 r. wspólnikiem Bernharda Stoewera został jego zięć – Carl Wasmuth, który przejął obowiązki kierownika fabryki maszyn do szycia. Urodzony 8 lutego 1857 r. w Schwerinie jako syn właściciela apteki, Carl odegrał ważną rolę w sukcesie maszyn do szycia marki Stoewer w ostatnich dekadach XIX w. On także wprowadził do użytku znak towarowy „Greif” dla produkowanych w firmie teścia rowerów. Kiedy dyrektor Wasmuth opuścił firmę w 1890 r., jego miejsce zajął Ernst Saint-Blanquart, drugi z zięciów.

W połowie XIX wieku mało kto w Niemczech uważał, że maszyny do szycia mogą znaleźć powszechne zastosowanie. Dopiero około 1860 r. pojawiły się pierwsze oznaki zainteresowania nowym produktem ze strony kupujących. Zamówienia od rodzimych kupców, a także nawiązanie pierwszych kontaktów handlowych z zagranicą umożliwiły Stoewerowi eksport maszyn do Hiszpanii. W 1860 r. w firmie było zatrudnionych ośmiu pracowników

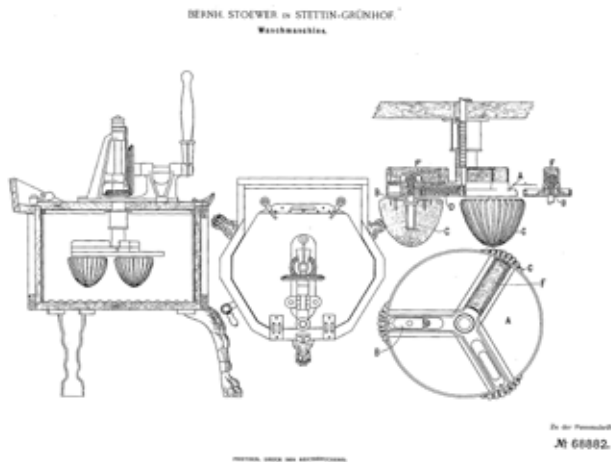
i trzech praktykantów, którzy wyprodukowali 30 maszyn, a sam zakład zmienił nazwę na „fabrykę maszyn do szycia”. Tym samym firma Stoewera stała się drugą w Niemczech fabryką maszyn do szycia, po zakładzie Clemensa Mülera w Dreźnie, który został otwarty w 1855 r., po powrocie założyciela z Nowego Jorku po kilkuletniej pracy w firmie Singer & Co. Zwiększająca się produkcja zaspokajała wolno powiększający się rynek zbytu. Aby zabezpieczyć firmę przed potencjalnym zagrożeniem nadprodukcją (gdy przy stałym tempie wytwarzania zmniejszy się sprzedaż), Stoewer poszukiwał nadal kolejnych, nowych kierunków eksportowych. Jednym z nich okazała się Rosja.

Pierwsze maszyny do szycia wyprodukowane przez Stoewera w Szczecinie były własnymi, dość nieporadnymi i masywnymi konstrukcjami, które jednak swoich mimo swoich wad znalazły nabywców. Wkrótce Bernhard odkrył zalety produkcji urządzeń według sprawdzonych wzorów. Były to rozwiązania amerykańskich firm Wheeler & Wilson oraz Grover & Baker. Niedługo potem szczecińska fabryka rozpoczęła budowę również maszyn do szycia wykorzystując rozwiązania innego amerykańskiego producenta – Singera (na przykład modele Stoewera „Singer A” i „Singer Medium”). Firma odnotowała też wyraźne ożywienie sprzedaży niedługo po tym, jak wystawiła swoje produkty na Targach Handlu Ogólnego i Przemysłu w Szczecinie w 1865 r.



Pracownicy fabryki Stoewera. Z archiwum M. Bauera

Rozwój technologiczny konstrukcji maszyn do szycia koncentrował się wówczas na modernizacji budowy elementów tzw. główki. Jest to widoczne także w kolejnych zmianach wprowadzanych w modelach maszyn szweickiej fabryki. Pod koniec lat 90. XIX w. firma Bernhard Stoeber A.G. była jedną z pierwszych fabryk, która wprowadziła na rynek czółenkową domową maszynę do szycia z wahliwym ruchem czółenka, według ówczesnego nowego systemu V.S. W tym samym czasie wprowadzono nową maszynę z czółenką pierścieniową „Record” (system Wheeler & Wilson). Konieczność nadążania za konkurencją, tempem postępu technologicznego w zakresie budowy i działania maszyn, wymagała od producenta podejmowania ciągłych działań na rzecz rozwijania i modernizacji produkcji w celu polepszenia jakości produktu. Świadectwem takiej aktywności są zarejestrowane przez firmę patenty. W wypadku maszyn do szycia swój pierwszy patent o nr 5916 Stoeber otrzymał w 1879 r. Dotyczył on mechanizmu podnoszenia i opuszczania stopki podczas szycia.



Strona z wniosku patentowego projektu pralki wirnikowej zgłoszonego przez firmę Bernharda Stoebera

Kilkanaście zgłoszonych przez firmę Stoeber – znanych nam ze źródeł archiwalnych – patentów (zarejestrowanych m.in. w urzędach patentowych w Niemczech, Austrii, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych) dotyczyło kolejnego produktu fabryki Bernharda Stoebera – maszyn do pisania, które produkowano w systematycznie powiększającym się kompleksie fabrycznym w rejonie Warsower-, Elysium- i Adolfstrasse (ob. ulice Krasińskiego, Niemcewicza i Długosza) od 1903 r. Unowocześnienia dotyczyły rozwiązań



technicznych istotnych dla poprawy sprawności i szybkości pracy maszyn mechanizmów, m.in. klawiatury, prowadnic, wałka podawczego papieru czy taśmy barwiącej.

Nie wiemy niestety, czy i jakie patenty firma zarejestrowała dla kolejnego swego produktu – roweru. Natomiast mało znanym faktem jest opracowanie (opatentowanego w 1892) przez szczecińską firmę własnego projektu pralki mechanicznej.

Historia fabryki pojazdów stworzonej i prowadzonej przez kolejne pokolenie rodziny Stoewer – braci Emila i Bernharda juniora również obfitowała we wdrożenia rozwiązań technologicznych, związanych tym razem z branżą pojazdów silnikowych. Produkcję kolejnych modeli poprzedzał proces projektowania i testów związanych z opracowaniem i wdrożeniem nowych rozwiązań dotyczących konstrukcji poszczególnych zespołów pojazdu. O dynamice tych prac i profesjonalizmie projektantów świadczy fakt, iż w ciągu niespełna 50 lat funkcjonowania fabryki powstało ponad 50 różnych modeli pojazdów.

Warto w tym miejscu wspomnieć o kilku szczególnych wdrożeniach – swoistych „kamieniach milowych” historii fabryki, które stawiały ją wśród pionierów motoryzacji. Na początku firma działa jako Stettiner Eisenwerk, Bernhard Stoewer sen. i zajmowała się głównie produkcją obrabiarek i części rowerowych. Potem nadeszły lata, w których rozpowszechniła się idea pojazdu silnikowego, początkowo wysmiana, jak wiele nowatorskich pomysłów. Było bardzo mało osób, które rozpoznały wówczas przyszłe możliwości tego pomysłu – bardzo, bardzo mało; wśród nich byli bracia Emil i Bernhard Stoewer jun.

Pozytywne próby z silnikami skłoniły założoną w 1896 r. firmę Auto-Stoewer-Werke-AG, działającą w obiektach przy Falkenwalder Strasse (ob. al. Wojska Polskiego) do przestawienia się już dwa lata później na normalne konstrukcje pojazdów mechanicznych. Rok później bracia przejęli kierownictwo nad firmą i przemianowali ją na Gebrüder Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge und Fahrradbestandtheile. Początki przygody synów Bernharda Stoewera z motoryzacją były po trosze podobne do historii powstania fabryki maszyn do szycia. Właściciele odważyli się na to w czasie, gdy świat zewnętrzny i wraz z nim prawodawstwo nie nadążało jeszcze za tym rozwojem. Wymownym tego świadectwem jest wyrok szczecińskiego sądu asesorów świeckich z dnia 4 stycznia 1900 r. w sprawie Zimmermanna, ówczesnego dyrektora technicznego firmy Gebr. Stoewer Abt. Elektromobilbau. Pan Zimmermann, siedzący obok zmarłego w 1908 r. Bernharda Stoewera, seniora, kierując pojazdem elektrycznym, w czasie jazdy próbnej ulicami Szczecina, w roku 1899 wszedł w konflikt z przepisami. Jak zanotowano w uzasadnieniu wyroku „jechał szaleńczym tempem – z prędkością błyskawicy – wzdłuż Falkenwalder

Straße, obok Turnerstrasse i równie szybko wjechał na Pionierstrasse”. Panowie jechali pojazdem wyposażonym w akumulatory własnej produkcji, o pojemności pozwalającej na pokonanie dystansu do 50–60 km. Przepisy prawa lub rozporządzenia dotyczące ruchu pojazdów mechanicznych były wówczas nieznane, mówiły tylko o wozach. Tak więc pan Z. próbował się bronić, mówiąc, że rozporządzenie nie będzie miało zastosowania w takim przypadku. Ale na próżno, ponieważ w uzasadnieniu wyroku sąd stwierdził, że „bez wątpienia pojazd silnikowy oskarżonego jest tak samo jak motocykl wozem w rozumieniu przepisów policyjnych. Oskarżony, który zdaje się myśleć – jak pokazały inne negocjacje – że nie ma dla niego reguły i że może robić co chce na ulicach Szczecina, ma więc – ulice z prędkością konia kłusowniczego i tam, gdzie nakazuje się przechodzić – z prędkością konia idącego w stałym tempie [pokonywać]”. Sąd znalazł łatwe wyjście z sytuacji, stosując przez analogię przepisy mające zastosowanie wobec wozów do pojazdów silnikowych. Wszystkie protesty pana Z. były bezcelowe. Biorąc pod uwagę jego „niebezpieczne zachowanie i fakt, że ostatnio często był karany przez policję z powodu zbyt szybkiej jazdy”, ukarano go grzywną wysokości 50 marek. a w przypadku, gdyby kwoty tej nie można było odzyskać, wówczas groziło mu dziesięć dni pozbawienia wolności.

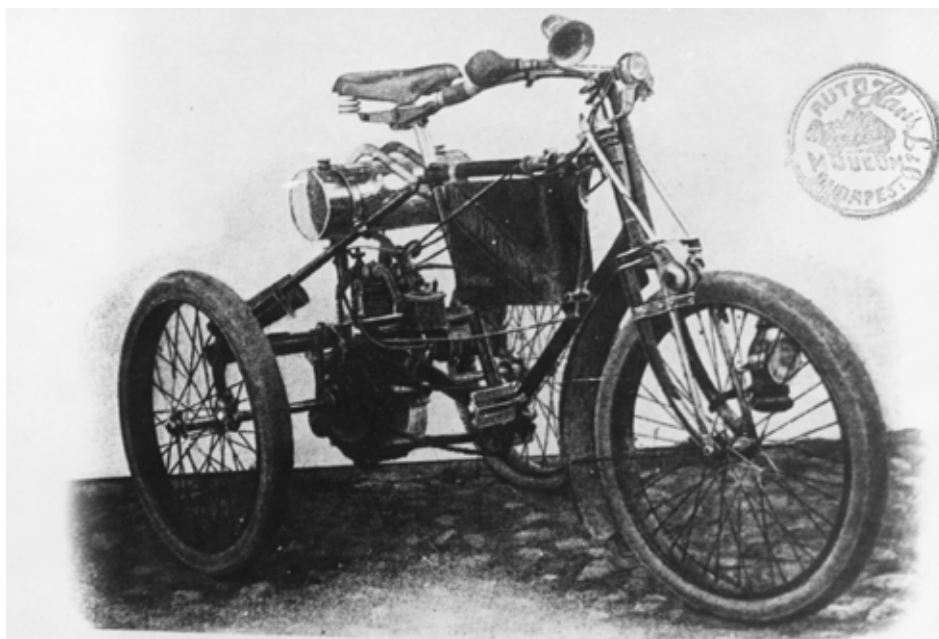
Była to z pewnością decyzja bardzo nieprzyjazna dla samochodów i motoryzacji, ale charakterystyczna dla tamtych czasów. Był to pierwszy pojazd silnikowy, który ukazał się oczom mieszkańców Szczecina. Z drugiej strony, był to również dowód na trudności, które trzeba było pokonać, aby doprowadzić rozwój inżynierii motoryzacyjnej na dzisiejszy poziom. Nie trzeba wspominać, że w tych okolicznościach sprzedaż była również bardzo trudna.

Historia każdej firmy motoryzacyjnej zawiera momenty istotne dla jej działalności. Mogą to być na przykład innowacyjne wdrożenia nowych technologii, rozwiązań konstrukcyjnych, pionierskie patenty. Wśród znanych nam z zachowanych źródeł archiwalnych znalazły się następujące zarejestrowane patenty firmy braci Stoewerów:

- Urządzenie do nastawiania i blokowania mimośrodowych panewek łożysk służących do nastawiania przekładni zębatych wahliwie zawieszonych silników w pojazdach silnikowych – ochrona patentowa od dnia 24 maja 1900 r.
- Urządzenie blokujące dźwignie skrzyni biegów w pojazdach silnikowych ochrona patentowa od dnia 19 października 1913 r.
- Regulacja prędkości pojazdów silnikowych za pomocą regulatora działającego na dławik silnika i ewentualnie na hamulec – ochrona patentowa od dnia 28 grudnia 1913 r.

- Łożyskowanie przedniej końcówki belki połączonej z tylną osią pojazdów silnikowych – ochrona patentowa od dnia 7 czerwca 1917 r.
- Amortyzujące łożyskowanie przesuwnej w pionie i w poziomie przedniej osi pługów motorowych, ciągników itp. – ochrona patentowa od dnia 7 lutego 1917 r.
- Pług motorowy z wyciąganym korpusem płuznym niesztynno połączonym z ciągnikiem – ochrona patentowa od dnia 24 lutego 1920 r.
- Bęben liniowy z czasowym obciążeniem liny, w szczególności do wyciągania ramy z pługów motorowych – ochrona patentowa od dnia 8 lutego 1920 r.
- Urządzenie przełączające do położonej przed silnikiem skrzyni biegów ze zmianą przełożeń za pomocą przekładni zębatach do samochodów z przednim napędem – ochrona patentowa od dnia 28 października 1930 r.

W roku 1896 bracia Emil (23 lata) i Bernhard (21 lat) Stoewerowie, drugie pokolenie rodu, rozpoczęli prace nad projektowaniem swego pierwszego pojazdu. Bazując na swych dotychczasowych doświadczeniach związanych z produkcją rowerów, stworzyli nową generację pojazdu kołowego – trycykl, czyli motocykl trzykołowy, który miał ramę z własnej fabryki rowerów i został połączony z francuskim silnikiem 240 cm<sup>3</sup> firmy De Dion-Bouton.



Trójkołowiec Stoewer z silnikiem Dion-Bouton. Z archiwum M. Bauera

Ich pierwsze próby dotyczyły zarówno konstrukcji nadwozia samego pojazdu (tu inspiracją i wzorcem było konstrukcje pojazdów konnych), jak i zaprojektowania i stworzenia działającego źródła zasilania takiego pojazdu. Nie było to łatwe, gdyż przede wszystkim trzeba było dopracować budowę skrzyni biegów, sprzęgła, hamulców a następnie opracować konstrukcyjne zasady ich współdziałania. Wiele pracy wymagało dostosowanie do nowej konstrukcji ramy głównej. Bracia wraz z zespołem konstrukcyjnym musieli znaleźć odpowiedzi na pytania o to, która wersja silnika (elektryczna czy spalinowa) będzie wydajniejsza i sprawniejsza. W efekcie tych prac powstało w latach 1898–1899 dziesięć pojazdów z silnikiem firmy Dion-Bouton. Niedługo po uruchomieniu produkcji trójkołowca, rozpoczęto prace konstrukcyjne nad czterokołowym pojazdem napędzanym silnikiem spalinowym lub elektrycznym.

Równolegle do pierwszych prób zastosowania napędu elektrycznego w pojazdach braci Stoewer (1899) testowano inne warianty napędu, np. z wykorzystaniem gazu drzewnego, napęd parowy i spalinowy. Wynikało to z ogólnego trendu, który miał miejsce w początkach motoryzacji, kiedy tak naprawdę nikt nie był w stanie określić, która wersja zasilania wygra. Pierwszy elektromobil Stoewer (Typ 1), zasilany za pomocą akumulatora ołowiowo-kwasowego własnej konstrukcji, zaopatrzony został w dwa silniki elektryczne o mocy 3,2 PS, napędzające tylną oś. Był to pojazd osobowy z nadwoziem typu faeton. W ciągu kolejnych sześciu lat Stoewer (równolegle z produkcją pojazdów o napędzie spalinowym) kontynuował prace na pojazdach elektrycznymi, tworząc różne wersje nadwozia. W 1901 r. firma wśród ogólnej liczby 32 rodzajów produkowanych pojazdów miała 22 wersje samochodów elektrycznych, co stawiało ją w tym czasie w Niemczech na pozycji lidera. Katalog ofertowy fabryki braci Stoewer obejmował nie tylko luksusowe (jak na owe czasy) elektryczne samochody osobowe (jak odnotowano w jednym z artykułów czasopisma „Allgemeine Automobil-Zeitung“ z 1904), lecz także ciężarówki, autobusy, taksówki i pojazdy strażackie, karetki pogotowia ratunkowego, taksówki. Maksymalny zasięg tych pojazdów wynosił około 60 km. Z kolei maksymalna szybkość przekraczała dopuszczalne limity prędkości dla koni i samochodów – 8 mil na godzinę podczas jazdy po prostej.

Do 1906 r. Stoewer opracował niezawodne, wydajne i płynnie pracujące 4- i 6-cylindrowe silniki benzynowe. Po 1905 r. Stoewer nie podjął już dalszej produkcji pojazdów elektrycznych, ze względu na ich ograniczoną przez pojemność akumulatorów moc i zasięg w porównaniu z ich benzynowymi „konkurentami”.

Rok 1899 był istotny w historii firmy Stoewerów z jeszcze jednego powodu. To rok powstania ich pierwszego, całkowicie własnego, zaprojektowanego i zbudowanego od podstaw samodzielnie samochodu. Posiadał on 2-cylindrową, chłodzoną wodą jednostkę napędową o pojemności 2100 cm<sup>3</sup>, moc 6,5 koni mechanicznych (KM)<sup>1</sup>. Rozwijał maksymalną prędkość 17 km/h.



Jeden z pierwszych modeli samochodów z silnikiem spalinowym marki Stoewer, 1899 r.  
Z archiwum M. Bauera

W 1902 r. powstał pierwszy 4-cylindrowy silnik konstrukcji własnej braci Stoewer, a cztery lata później pierwszy w Niemczech pojazd z 6-cylindrowym silnikiem benzynowym, który miał pojemność 8822 cm<sup>3</sup> i osiągał moc 50 KM przy 1200 obrotach. Jeden z tych samochodów zakupił cesarz niemiecki Wilhelm II.

W 1906 r. firma Stoewer wygrała kontrakt na dostawę 200 piętrowych autobusów do Londynu i dla District Motor Bus Company Limited. Były one napędzane 4-cylindrowym silnikiem o pojemności 4562 cm<sup>3</sup> i mocy 24 KM.

W 1908 r. zmarł senior rodu i firma przeszła w całości w ręce kolejnego pokolenia rodziny.

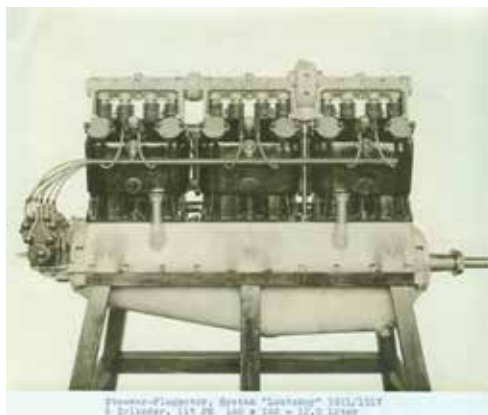
---

<sup>1</sup> Koń mechaniczny (KM) – jednostka mocy = 735,5 W, a tym samym 0,74 kW.



Głaz upamiętniający Bernharda Stoewera na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, 1908.  
Fot. A. Bartczak, 2022

W 1911 r. w fabryce Stoewer powstał 4-cylindrowy silnik lotniczy, o pojemności 8621 cm<sup>3</sup> i mocy 100 HP przy 1800 obr/min. Rok później fabryka rozpoczęła produkcję takich jednostek napędu, także projektowanych przez Borisa Loutzkoya. Znalazły one zastosowanie jako silniki specjalnych konstrukcji samochodów wyścigowych i rajdowych, które były zdolne do osiągnięcia prędkości 120 km/h.



Silnik lotniczy Stoewer. Z archiwum M. Bauera

W ostatnim przedkryzysowym roku 1928 bracia Stoewer opracowali i wypuścili na rynek swoje pierwsze 8-cylindrowe samochody napędzane rzędownymi silnikami. Poza tymi pojazdami – tworzącymi serię „Stoewer 8” – podobne silniki montowano wówczas w Niemczech tylko w luksusowych autach marki Horch. „Ósemki” bez wstydu konkurowały z horchami w segmencie luksusowych, nowoczesnych samochodów najwyższej klasy. Sportowe roadstery i kabriolety z serii „8” należały do najszybszych samochodów seryjnych. Ich model „top of the range”, kabriolet „Representant” o pojemności 4906 cm<sup>3</sup> z 1930 r., był wówczas uważany za jeden z najlepszych samochodów. Początki kryzysu gospodarczego sprawiły, że zainteresowanie luksusowymi, drogimi samochodami zaczęło gwałtownie spadać. Na domiar złego w 1930 r. w Niemczech podniesiono podatek na benzynę. Luksusowe auta w żadnej epoce do oszczędnych nie należały, dlatego w 1934 r. z fabryki wyjechał ostatni „Stoewer 8”.

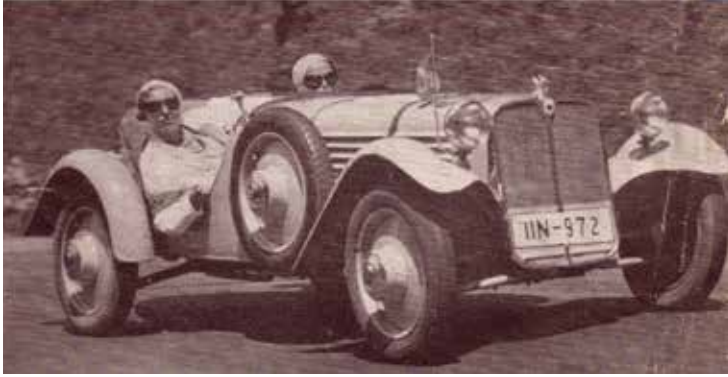


Stoewer S8. Z archiwum M. Bauera

Pojazdem numer jeden lat 30. XX w. miało być auto proste oraz tanie. Stoewerowie skonstruowali taki samochód w 1930 r. Wyprzedzał on swoje czasy – był pierwszym seryjnym niemieckim pojazdem wyposażonym w przedni napęd oraz niezależne zawieszenie kół przedniej i tylnej osi.

W lutym 1931 r. Stoewer wypuścił na rynek niemiecki pierwszy samochód z napędem na przednie koła. Ten mały samochód posiadał silnik o pojemności zaledwie 191 cm<sup>3</sup>, zapewniający 30 KM w formie bez doładowania. V5S szybko zyskiwał popularność dzięki dobrym parametrom w zakresie zwrotności, przyczepności, czy lekkości i stabilności prowadzenia. Bernhard

Stoewer mógł nabrać przekonania, że napęd na przednie koła jest technologią przyszłości.



Stoewer V5 w wersji kabrioletu sportowego w czasie jednego z rajdów (za kierownicą Anne Minartz) – ten sam pojazd obecnie znajduje się w kolekcji szczecińskiego Muzeum Techniki i Komunikacji. Z archiwum M. Bauera

Recenzje i opinie zarówno klientów, jak i dziennikarzy prasy motoryzacyjnej, napawały braci Stoewer dumą. Według nich stwarzały też podstawy do opracowania planów jego doskonalenia i zwiększania poziomu produkcji. Niestety w grę wchodziła jeszcze opinia rady nadzorczej, która domagała się wstrzymania produkcji. Podstawą do tej decyzji miał być opinia wehrmachtu, który nie dopuszczał do służby samochodów z przednim napędem. Po szeregu spięć Emil Stoewer opuścił firmę w roku 1932, a Bernhard junior dwa lata później.

Po latach wiadomo, że ten pomysł Bernharda Stoewera był słuszny. Napęd na przednie koła okazał się napędem przyszłości i jest dziś w powszechnym użytkowaniu. Fakt, iż to szczecińska firma była jedna z pionierów wdrażania tego rozwiązania, może być tylko powodem do dumy. Również to, że ich konstruktor nie ugiął się przed żądaniami ówczesnego reżimu.

Ostatnim z innowacyjnych rozwiązań konstrukcyjnych firmy Stoewer był projekt samochodu, który ujrzał światło dzienne w roku 1935. Model R180 był pierwszym wyprodukowanym w Niemczech samochodem z napędem na cztery koła, a także wyposażonym w system kierowania czterema kołami. Został on pomyślany jako lekki, uniwersalny pojazd wojskowy ogólnego przeznaczenia do jazdy terenowej. Stoewer R180 model Specjal wyprzedził amerykański Jeep o około sześć lat. Już samą nazwą R180 Specjal miał sugerować, iż jest pojazdem spełniającym szczególne wymagania. Napęd wszystkich czterech kół, mechanizm zawieszenia na wahaczach wzdłużnych,





Strona prospektu reklamowego samochodu Stoewer R200 Spezial. Z archiwum M. Bauera

dotaddkowo amortyzowanego przez sprężyny spiralne, w połączeniu z układem kierowniczym na cztery koła, stwarzał wyjątkowo szerokie możliwości terenowe. Według katalogu firmowego “Nie ma dla niego przeszkód nawet na najgorszych drogach krajowych i nawet podczas jazdy w trudnym i na pierwszy rzut oka nieprzejezdnym terenie. Nachylenia do 60% nie stanowią problemu dla pojazdu, o ile warunki podłoża są odpowiednie”. Dodatkowym walorem auta miał być zastosowany mocny 4-cylindrowy silnik, rozwijający swoją wysoką moc już przy stosunkowo niskich obrotach. Ostatnim elementem tworzącym jakość pojazdu była bardzo solidna konstrukcja wszystkich elementów podwozia. Auto miało być proste w utrzymaniu i konserwacji, dzięki wyposażeniu w centralne smarowanie i zastosowaniu w szerokim zakresie uszczelnień gumowych. Według producenta możliwości zastosowania R 180 Spezial były wszechstronne, np.

[...] jako wóz dowodzenia, pojazd eskortowy dla artylerii i pionierów [czyli wojsk inżynieryjnych – red.], pojazd rozpoznawczy, pojazd łączności z aparaturą radiową lub telefoniczną, a także do holowania armatek maszynowych, działek małokalibrowych i innego sprzętu oraz przyczep, pojazd ten spełnia cenne zadania w wojsku, a także w policji i straży granicznej. Może być również wykorzystywany do celów prywatnych jako pojazd myśliwski oraz jako pojazd kolonialny (dla plantatorów i eksploratorów), a także w rolnictwie i leśnictwie. i leśnictwa.

Pojazd produkowano w wersji 4- lub 6-miejscowej ze specjalnie ukształtowanymi siedzeniami, które dawały dodatkowe oparcie boczne, zabezpieczające przed wypadnięciem z pojazdu z odkrytym nadwoziem lub jako 4-miejscowy faeton. Samochód był w całości produkowane w szczecińskiej

fabryce, co pozwalało, w miarę możliwości uwzględnić także specjalne życzenia i dostosować nadwozie do szczególnych wymagań danego zastosowania.

Obecnie w Szczecinie materialnym świadectwem historii tej szczecińskiej firmy są w pierwszym rzędzie zachowane obiekty związane bezpośrednio z działalnością obu fabryk. Gromadzone przez ponad 30 lat przez rodowitego szczecinianina Manfreda Bauera, są jako jedna z największych kolekcji „Stoewerianów” (siedem samochodów, z których najstarszy pochodzi z 1913), 50 maszyn do szycia – najstarsza z 1867 r., 28 maszyn do pisania (najstarsza z 1903), siedem rowerów, z których najstarszy wyprodukowano w 1900 r. i setki eksponatów związanych ze Stoewerami i ich epoką: części, narzędzia, fotografie, puchary, szyldy, odznaki) możliwe dziś do obejrzenia w szczecińskim Muzeum Techniki i Komunikacji. Po świecie jeździ nadal około 200 samochodów wyprodukowanych w Szczecinie, będąc najlepszą reklamą i potwierdzeniem jakości marki Stoewer.

Jednakże fabryka to nie tylko produkty, ale również, a może raczej przede wszystkim miejsca i budynki, w których powstawały. Do XXI w. przetrwały pojedyncze budynki tworzące kompleksy fabryczne firm Bernharda Stoewera i braci Stoewer. Część budynków produkcyjnych dawnej fabryki na Niebuszewie (dzisiejsza ul. Orzeszkowej) jeszcze w latach 30. XX w. została przebudowana i dostosowana do celów mieszkalnych. Przetrwały także pojedyncze budynki produkcyjne wewnątrz kompleksu, z których jeden (przy ul. Krasieńskiego) dzięki działaniom firmy deweloperskiej, po przeprowadzeniu prac renowacyjnych, pełni dziś funkcje biurowe.

Mniej szczęścia miał kompleks fabryki samochodów przy al. Wojska Polskiego. Od końca lat 90. XX w., w wyniku różnego rodzaju zmian własnościowych, budynki fabryczne trafiały w ręce kolejnych różnego autoramentu właścicieli. Ci z kolei prezentowali różnego rodzaju wizje przyszłości tego kompleksu, dalekie od zachowania jego struktury. W efekcie obecnie z dawnego rozległego zespołu pofabrycznego pozostały tylko pojedyncze budynki bezpośrednio przy al. Wojska Polskiego, które po renowacji przez nowego właściciela, pełnią funkcje biurowe.

Warto jeszcze wspomnieć o kilku mniej znanych miejscach i budynkach, związanych z fabryką Stoewera i jej pracownikami. W bezpośrednim sąsiedztwie głównego budynku fabryki przy al. Wojska Polskiego zachowało się pięć budynków wielorodzinnych przeznaczonych dla pracowników fabryki Stoewera. Jak wynika z zapisów szczecińskiej książki adresowej z roku 1913, każdy z budynków był zamieszkiwany przez robotników, majstrów oraz niższych rangą pracowników administracji fabrycznej. W latach 1934–1935 w rejonie ulic Klonowica–Jackowskiego–Frycza–Modrzewskiego powstał

zachowany do dziś kolei kompleks bloków mieszkalnych – tzw. Osiedle Stoewera.

Na kamienicy przy ul. Wielkopolskiej 32, w której przez 10 lat mieszkał Emil Stoewer, w 2013 r. została umieszczona tablica upamiętniająca tego szczecińskiego pioniera postępu technologicznego.

#### O AUTORZE

---

DR ANDRZEJ WOJCIECH FELIŃSKI – historyk i archeolog, kustosz dyplomowany. Od 2008 r. związany z Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie; szef Działu Edukacji i Komunikacji Społecznej MTiK-ZS. 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 Inżynieryjnej, Central European Union of Technical Museums oraz Forum Edukatorów Muzealnych.

---

