

WIELCY PRZEDSIĘBIORCY  
DAWNEGO SZCZECINA

# RODZINA NA KÓŁKACH

Jeżeli ktoś szuka w dawnym Szczecinie przykładu prawdziwego „rodzinnego interesu” to z pewnością powinien pomyśleć o **fabrykach Stoewerów**. Ich historia to gotowy scenariusz na doskonały film sensacyjno-przygodowy. Jest tylko jeden poważny problem. **Ten film nie ma dobrego zakończenia...**



Bernhard Stoewer 1875-1937



4 sierpnia 1907 Autokorso Stettin, z przodu Stoewer P41

Nasza historia rozpoczyna się 16 kwietnia 1834 roku w Pyrzycach. Właśnie wtedy przyszedł na świat przyszły twórca rodowej fortuny, Bernhard Stoewer Senior. W jego głowie było zdecydowanie więcej pomysłów niż pieniędzy w skromnym i zniszczonym portfelu. Stoewer Senior otrzymał tylko podstawowe wykształcenie, a całą wiedzę mechaniczną czerpał z praktyk w lokalnych warsztatach usługowych. I być może całe życie spędziłby w niewielkim zakładzie w Gryfinie, gdyby nie zamówienie od wojska na naprawę maszyn do szycia mundurów. Wykonanie tego zadania wymagało przeniesienia firmy do Szczecina. Tu szybko okazało się, że zapotrzebowanie na nowy wynalazek jest tak wielkie, że Stoewer Senior zdecydował się na skonstruowanie własnej maszyny i rozpoczęcie próbnej produkcji.

Jak to zwykle bywa, początki nie były proste. Kilku znajomych mechaników



plus praktykant z trudem wyprodukowało w ciągu pierwszego roku zaledwie... trzy urządzenia marki Stoewer! Na szczęście brak konkurencji sprawił, że był czas na poprawienie błędów. Pięć lat później firma wytwarzała już ponad tysiąc maszyn rocznie, a Stoewer Senior rozglądał się za nowymi terenami na budowę większego zakładu i negocjował bardzo korzystny kontrakt na eksport swoich produktów do Rosji.



Fabryka Stoewera na Niebuszewie, początek XX wieku



Model przejściowy Stoewer B5-C1 1913-1914

W 1871 roku Bernhard Stoewer Senior został właścicielem sporej odlewni na szczecińskim Niebuszewie. Produkował tu nie tylko maszyny do szycia, ale również różnego rodzaju obrabiarki i frezarki. W planach było też wytwarzanie pralek oraz wyżymaczek, a gotowość zakupu solidnych produktów Stoewera zgłaszali Duńczycy oraz Szwedzi.

Dwa lata później, w 1873 roku, urodził się pierwszy syn Stoewera Seniora, któ-

remu dano na imię Emil. W 1875 przyszedł na świat drugi syn, który otrzymał takie samo imię jak ojciec, czyli Bernhard. Nauczony smutnym doświadczeniem z własnego życia oraz kłepującymi brakami w wykształceniu, Bernhard Stoewer Senior zadbał o dobre szkoły dla swoich dzieci. Za pieniądze ojca, Emil pojechał na studia do Berlina, a praktyki mechaniczne odbył w najlepszych warsztatach w Anglii. Podobne wykształcenie otrzymał

Bernhard Junior. Na szczęście dla rodziny, obaj synowie wykazywali wielkie zainteresowanie wszelkimi nowinkami technicznymi i od samego początku chcieli kontynuować dzieło ojca.

W 1893 roku w szczecińskiej fabryce Stoewerów rozpoczęła się produkcja nowego wynalazku podbijającego cały świat – roweru! Co więcej, Stoewer Senior postanowił zrobić niezwykły prezent swoim synom i linię produkcyjną rowerów urządził w nowym zakładzie, gdzie kierownikami zostali Emil i Bernhard Junior. Trzeba uczciwie przyznać, że mimo bardzo młodego wieku, obaj synowie wykorzystali dar od losu i niezwykły prezent od ojca. Poszli nawet krok dalej i bar-

dzo szybko zaczęli kombinować jakby do tradycyjnego roweru doczepić niewielki silnik i...

W 1896 roku Stoewerowie otworzyli największą i najbardziej znaną ze swoich fabryk przy Falkenwalderstrasse (obecnie ul. Wojska Polskiego 186), niedługo później firma przyjęła nazwę Stoewer-Werke AG. W 1897 roku Emil i Bernhard Junior wyprodukowali pierwsze 10 sztuk trójkołowych rowerów napędzanych silnikiem



Okładka prospektu Stoewer V5

spalinowym. W 1899 roku zaprezentowali pierwszy sprawny elektromobil na prąd. W tym samym roku udało im się skonstruować dwa pierwsze samochody spalinowe: pierwszy jednocylindrowy, drugi dwucylindrowy.

W 1901 roku w fabryce uruchomiono eksperymentalną seryjną produkcję nowego modelu Stoewer 10PS wyposażonego w silnik spalinowy z dwoma cylindrami o pojemności 1527 cm<sup>3</sup> oraz mocy około 10 KM. Po zbudowaniu sześciu sztuk rozpoczęto prace nad dużo nowocześniejszym modelem Stoewer 20PS. Pierwszy egzemplarz wyposażony był już w czterocylindrowy silnik o oszałamiającej mocy 20 KM. Właśnie ten pojazd posłużył jednemu z braci do zrealizowania wielkiego marzenia. W 1902 roku Bernhard Junior wybrał



Rajd Stettin-Potsdam, fabryka Stoewera przy Falkenwalders



się własnym samochodem w podróż ze Szczecina do Paryża! Pojazd dojechał i wrócił, a w tamtych czasach trudno było o lepszą reklamę.

Na początku XX wieku w Szczecinie działało więc równolegle kilka fabryk rodziny Stoewerów. Do chwili śmierci w 1908 roku, Bernhard Stoewer Senior produkował dalej słynne maszyny do szycia, rewelacyjne maszyny do pisania (modele „Record” oraz „Elite” przeszły do historii) oraz części do rowerów. Umierając pozostawił firmę w doskonałej kondycji, choć podobno nie do końca rozumiał zauroczenie synów bryczkami, w których konie zastąpiono silnikiem. W 1911 roku zakład na Niebuszewie zatrudniał kilka tysięcy robotników i produkował prawie sto tysięcy gotowych maszyn rocznie, co w tamtych czasach było niezwykłym osiągnięciem.

Bernhard Stoewer Junior oraz Emil Stoewer rzeczywiście skupili się na modnych samochodach, sprawiając, że nazwę marki znad Odry wymieniano w Niemczech w jednym rzędzie z takimi potentatami jak Mercedes, Opel, Adler czy Horch. Emil pilnował marketingu i sprzedaży, Bernhard odpowiadał za stronę techniczną. W 1908 roku rozpoczęto produkcję przełomowego modelu Stoewera G4 (moc silnika 16 KM, prędkość do 55 km/h). Przez kolejne trzy lata wyprodukowano go w imponującej

liczbie ponad tysiąca egzemplarzy. Na bazie przedłużonego podwozia od modelu G4 wytwarzano później również samochody dostawcze oraz wieloosobowe limuzyny. Ważny dla firmy okazał się model Stoewer D3 (24 KM, 70 km/h), którego w czasie trzech lat zbudowano ponad 2000 sztuk. Do wybuchu wojny firma rozwijała się jak

lizowali się w samochodach osobowych.

Podobnie jak dla stoczni Vulcan, również dla fabryk Stoewerów przełomowym momentem okazała się wojna. Co prawda tuż po jej zakończeniu, w 1921 roku, zaprezentowano jeszcze nowy, eksperymentalny model samochodu Stoewer D7 (miał sześć cylindrów i silnik lotniczy o rekordowej pojemności aż 11150 cm<sup>3</sup>, co pozwalało osiągać moc 120 KM i prędkość do 160 km/h, o spalanie lepiej już nie pytać), ale ze wszystkich stron widać było znaki nadchodzącego kryzysu. W wyniszczonym kraju nikt nie chciał kupować nowych samochodów. Galopująca inflacja, zrujnowana gospodarka, wreszcie zmiana granic, która oderwała Szczecin od naturalnego zaplecza, to wszystko odbiło się również znacząco na kondycji zakładów Stoewera.

Kryzys firma przeżywała praktycznie tylko dzięki subwencjom rządowym. Stoewer ostatecznie otrzymał pomoc z Berlina lecz było to bardzo krytykowane przez konkurentów i poważnie nadszarpnęło wizerunek zakładu. Co gorsza do zarządu Stoewer-Werke weszli też przedstawiciele władz, którzy przyszli z własnymi, nie zawsze najlepszymi pomysłami.

Trzeba było też kilku lat, by inżynierowie ze Stoewera doszli do wniosku, że nowe czasy wymagają nowych modeli samochodów. Do tej pory projektowali głównie duże i ekskluzywne maszyny dla boga-

# STOEWER

Personenkraftwagen höchster Leistung und Wirtschaftlichkeit

„SEDINA” 2,4 Ltr., 60 PS - „ARKONA” 3,6 Ltr., 90 PS

Motorspritzen - Spezialgeländewagen



STOEWER-WERKE • AKTIENGESELLSCHAFT • VORM. GEBRÜDER STOEWER • STETTIN

Stoewer Sedina i Arkona – reklama 1941



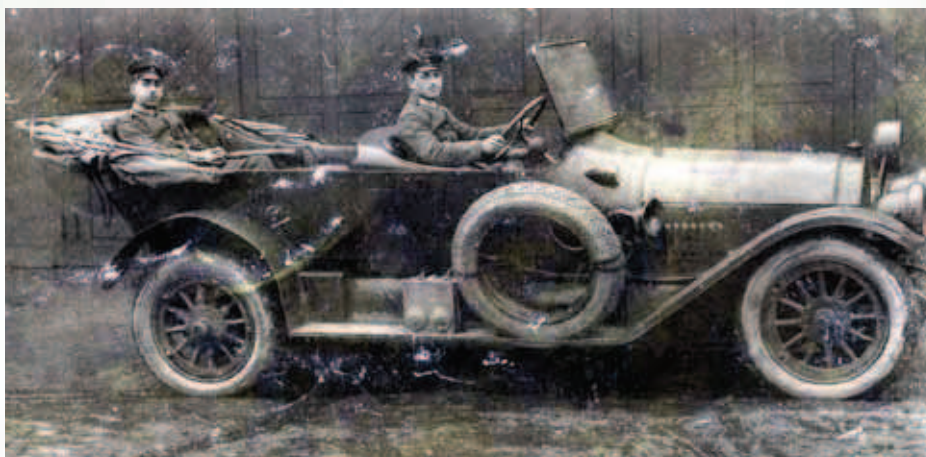
Stoewer Lastwagen L1 i L2 – pocztówka z 1915 roku

w amerykańskim śnie. Samochody były eksportowane do Anglii oraz Skandynawii. Bracia Stoewer produkowali też ciężarówki oraz autobusy (w tym piętrowe), ale specja-

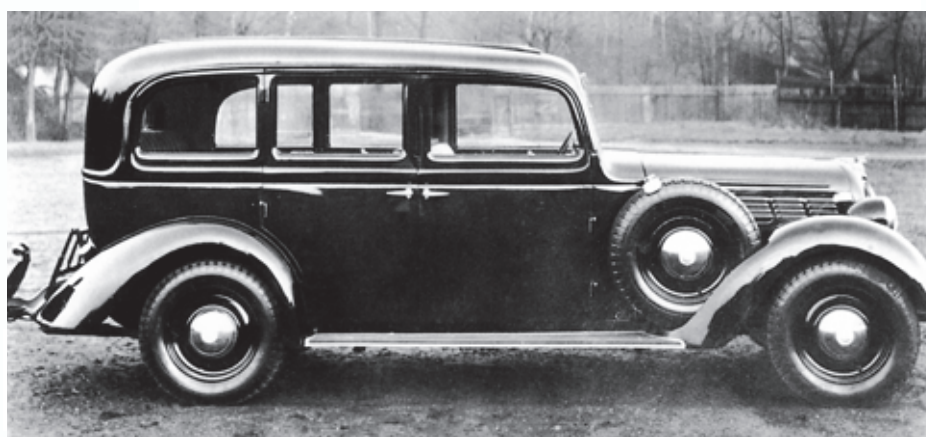


tych i wymagających klientów. Teraz chodziło o zaprojektowanie małego i taniego pojazdu o maksymalnie prostej konstrukcji, a co za tym idzie przystępnej cenie. Symboliczna zmiana miała pojawić się również w nazwie. W minionych latach zakłady produkowały potężne samochody o równie imponujących imionach: „Gigant” (model G15), „Marschall” (model M12) oraz „Repräsentant” (model P20). Nowy pojazd po raz pierwszy wbrew tradycji nazwano odważnie „Maluchem” czyli „Kleiner Stoewer”.

„Der Kleine Stoewer” – szczeciński „Maluch” – rzeczywiście okazał się sensacją. By uprościć konstrukcję, projektanci zdecydowali się na ryzykowne rozwiązanie i zrezygnowali z tradycyjnego do tej pory napędu na tylne koła przenosząc napęd na koła przednie. Dziś jest to oczywiste, wtedy była to pierwsza taka konstrukcja na niemieckim rynku. Do napędu samochodu, nazwanego oficjalnie Stoewer V5, wykorzystano czterocyldrowy silnik o pojemności 1191 cm<sup>3</sup> i mocy około 25 KM. Prędkość maksymalną oszacowano na około 80 km/h. Spalanie wynosiło 9 litrów benzyny na 100km. Skrzynia biegów miała trzy przełożenia.



Stoewer B4 Phaeton model 1914



Stoewer Sedina Pullman-limousine 1938

Pojazd w wersji „limuzyna” ważył 740 kg i mógł pomieścić czterech pasażerów. Przednie fotele były składane, by ułatwić zajmowanie miejsc z tyłu. Dla oszczędności Stoewer V5 miał tylko jedną parę drzwi. W latach 1931-1932 wyprodukowano 2100 sztuk tego pojazdu.

Szczerze mówiąc, był to jednak ostatni poważny sukces firmy znad Odry. Kolejne samochody, choć udane, nie znajdowały już wielu nabywców. Po V5 przyszły modele Greif Junior (36 KM, 100 km/h) oraz Greif V8 (57 KM, 115 km/h), a później seria Stoewer Sedina (60 KM, 120 km/h) oraz Stoewer Arkona (90 KM, 130 km/h). Te dwa ostatnie wzięły udział w spektakularnym bicu rekordu jazdy non-stop wokół Niemiec po autostradach. Arkona na pokonanie 1800 km potrzebowała 14 godzin i 45

minut, jadąc ze średnią prędkością 122 km/h, a maksymalną 146 km/h. Spalanie wyniosło około 19 litrów benzyny na 100 kilometrów. Wynik rajdu był rzeczywiście, jak na tamte czasy, bardzo dobry, ale nie podniosło to sprzedaży. Wyprodukowano tylko około 980 egzemplarzy „Sediny” oraz około 210 sztuk „Arkony”.

Gorzej, bo z roku na rok bracia tracili kontrolę nad firmą. W 1933 roku rozgoryczony Emil opuścił zakład i założył własną fabrykę wracając do korzeni czyli... maszyn do pisania oraz do rowerów. Stoewer-Werke coraz częściej musiał korzystać z zamówień składanych przez wojsko, ale to oznaczało romans z sięgającymi po władzę nazistami. W 1934 roku po raz ostatni do zarządu wszedł Bernhard

Stoewer. Od 1935 roku większą część produkcji stanowiły już nie cywilne samochody, lecz wojskowe łaziki robione dla niemieckiego Wehrmachtu.

Tuż przed śmiercią, na znak protestu, Bernhard odszedł z firmy i przeszedł do pracy w konkurencyjnych zakładach Opla. Zmarł w 1937 roku w Rüsselsheim. Pięć lat później, w 1942 roku w Berlinie, odszedł Emil Stoewer. Częściowo zniszczona w czasie wojny fabryka w Szczecinie została po 1945 roku zdewastowana przez Rosjan. To, co dało się jeszcze zabrać, wywieziono na zawsze na wschód.

Roman Czejarek  
stettin.czejarek.pl



Stoewer, lata trzydzieste XX wieku