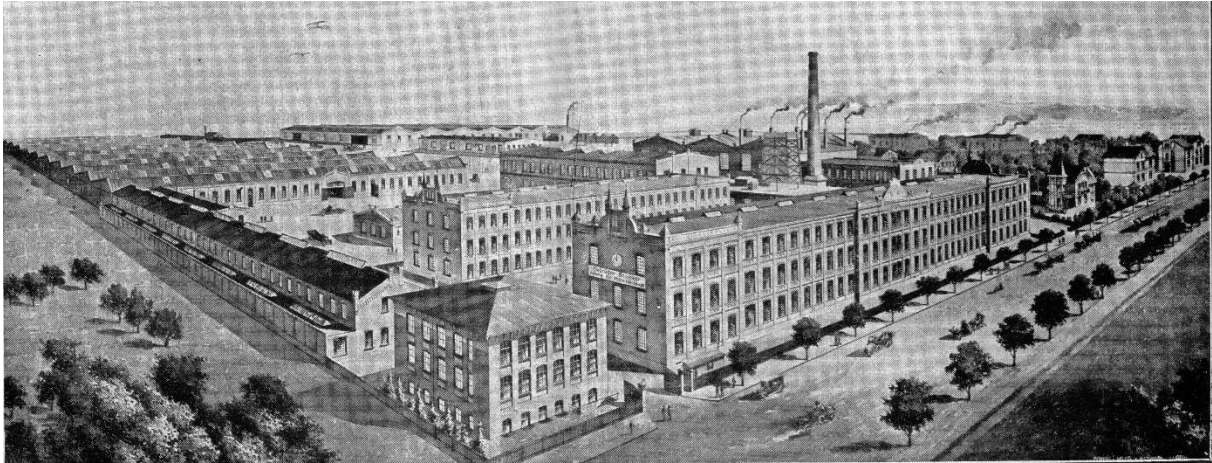


## Stoewer i inni– szczecińskie marki motoryzacyjne

Początek motoryzacyjnej historii firmy Stoewer miał miejsce w marcu 1896 roku. Bernhard Stoewer senior uruchomił w tym roku fabrykę pod nazwą **Stettiner Eisenwerke Bernhard Stoewer Sen.**, przy dzisiejszej Alei Wojska Polskiego (wtedy Falkenwalder Chaussee). Podstawą jej produkcji były z początku maszyny do obróbki metalu (tokarki) oraz, dodatkowo, części do rowerów (pedały, łańcuchy).



Widok ogólny fabryki samochodów Stoewer w Szczecinie, lata 20te XX w. (Wszystkie zdjęcia pochodzą z archiwum Manfreda Bauera, w zbiorach Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie)

24-letni Emil Stoewer i 22-letni Bernhard Junior, dość wcześnie poznawszy uroki nowego wynalazku, jakim był pojazdy mechaniczne napędzane silnikiem, jęli przekonywać swego ojca do pomysłu rozpoczęcia budowy pojazdów mechanicznych na bazie rowerów, znanych im doskonale konstrukcji produkowanych w firmie Stoewer. Bracia rozpoczęli pierwsze próby i eksperymenty związane z projektem i konstrukcją swojego pierwszego oryginalnego pojazdu, który miał ramę z własnej fabryki rowerów i został zaopatrzony w francuski silnik (240 cm<sup>3</sup>) firmy De Dion - Bouton.

Pierwszy prototyp został ukończony w latach 1897/1898. Dla braci przyszłością był jednak czterokołowy pojazd silnikowy, elektryczny lub napędzany silnikiem spalinowym. Już w 1898 zakład był w stanie wyprodukować pierwsze krótkie serie tego typu pojazdów. Prace braci zyskały w końcu na tyle uznania w oczach ojca, że w roku 1899 roku przekazał do ich dyspozycji fabrykę przy Falkenwalder Straße, zmieniając jednocześnie jej nazwę na: **Gebrüder Stoewer. Fabrik für Motorfahrzeuge und Fahrradbestandteile Stettin** (Bracia Stoewer. Fabryka rowerów i pojazdów silnikowych). Po objęciu kontroli nad firmą, bracia w pierwszej kolejności dokonali podziału zadań. Emil (23 lata) objął odpowiedzialność za sprawy handlowe, a Bernhard jr. (21 lat) zajął się wszystkimi kwestiami dotyczącymi projektów

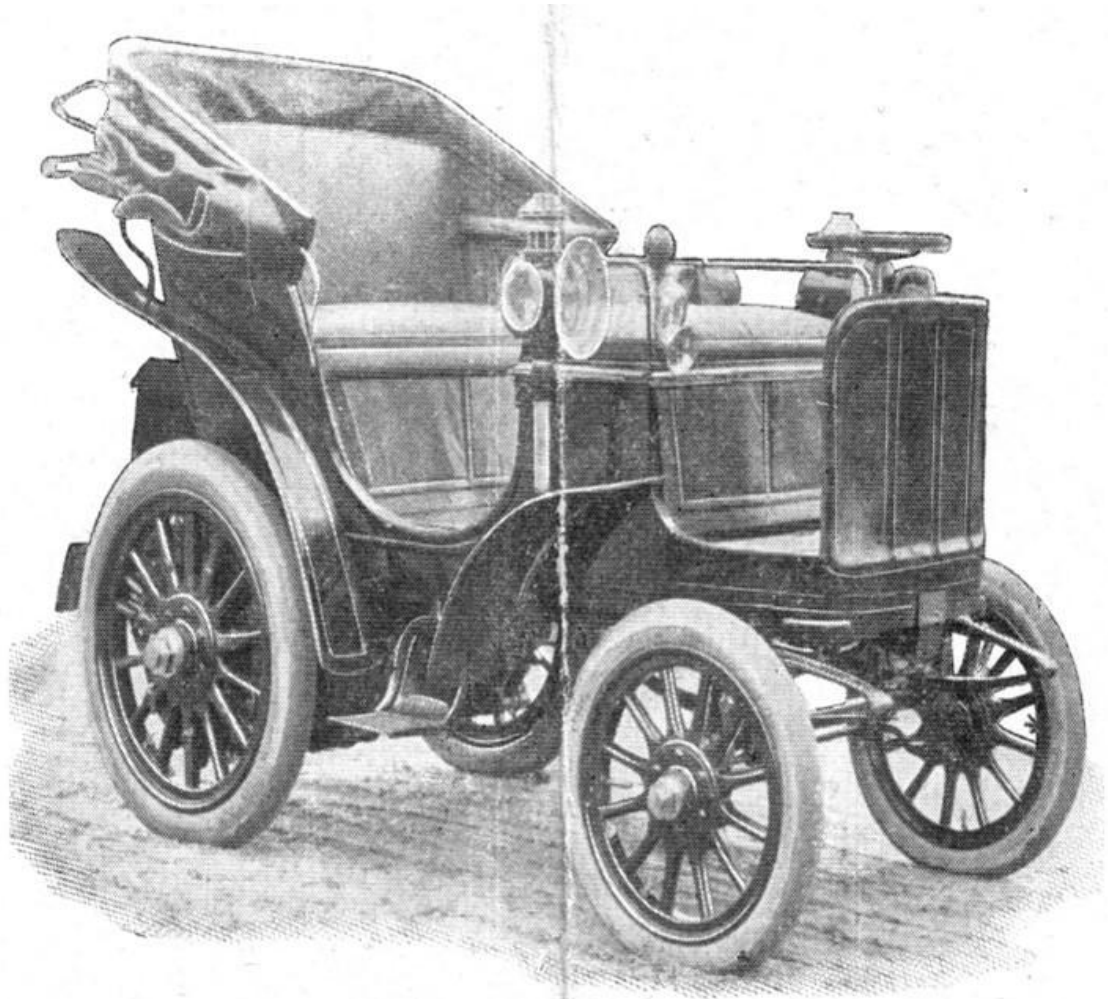
technicznych. Pierwszy z prawdziwego zdarzenia samochód Stoewer powstał jeszcze w 1899 - osiągał maksymalną prędkość 17 km/h. Jeden z egzemplarzy tego modelu przetrwał i jest obecnie wystawiony w Muzeum Politechniki Moskiewskiej.



Fot 2 Emil Stoewer na trójkołowcu marki Stoewer (prawdopodobnie z silnikiem Dion-Bouton), lata 90. XIX w.

Równoległe z produkcją samochodu z silnikiem benzynowym bracia Stoewer zbudowali swój pierwszy samochód elektryczny. Próby zastosowania napędu elektrycznego w pierwszych pojazdach braci Stoewer datują się również na rok 1899. W latach 1899-1905 połowę produkcji fabryki Stoewer stanowiły pojazdy elektryczne. Na 32 rodzaje produkowanych wówczas pojazdów aż 22 były to wersje samochodów elektrycznych. Katalog ofertowy fabryki obejmował luksusowe (jak na owe czasy) elektryczne samochody osobowe oraz ciężarówki, autobusy, taksówki i pojazdy strażackie, karetki pogotowia ratunkowego, taksówki.

W 1905 zaprzestano jednak produkcji pojazdów elektrycznych. Bracia Stoewer postawili na pojazdy spalinowe, nad którymi nieprzerwanie prowadzili prace projektowe. W 1901 roku firma wypuściła na rynek swój nowy seryjny model wyposażony w dwucylindrowy silnik spalinowy.



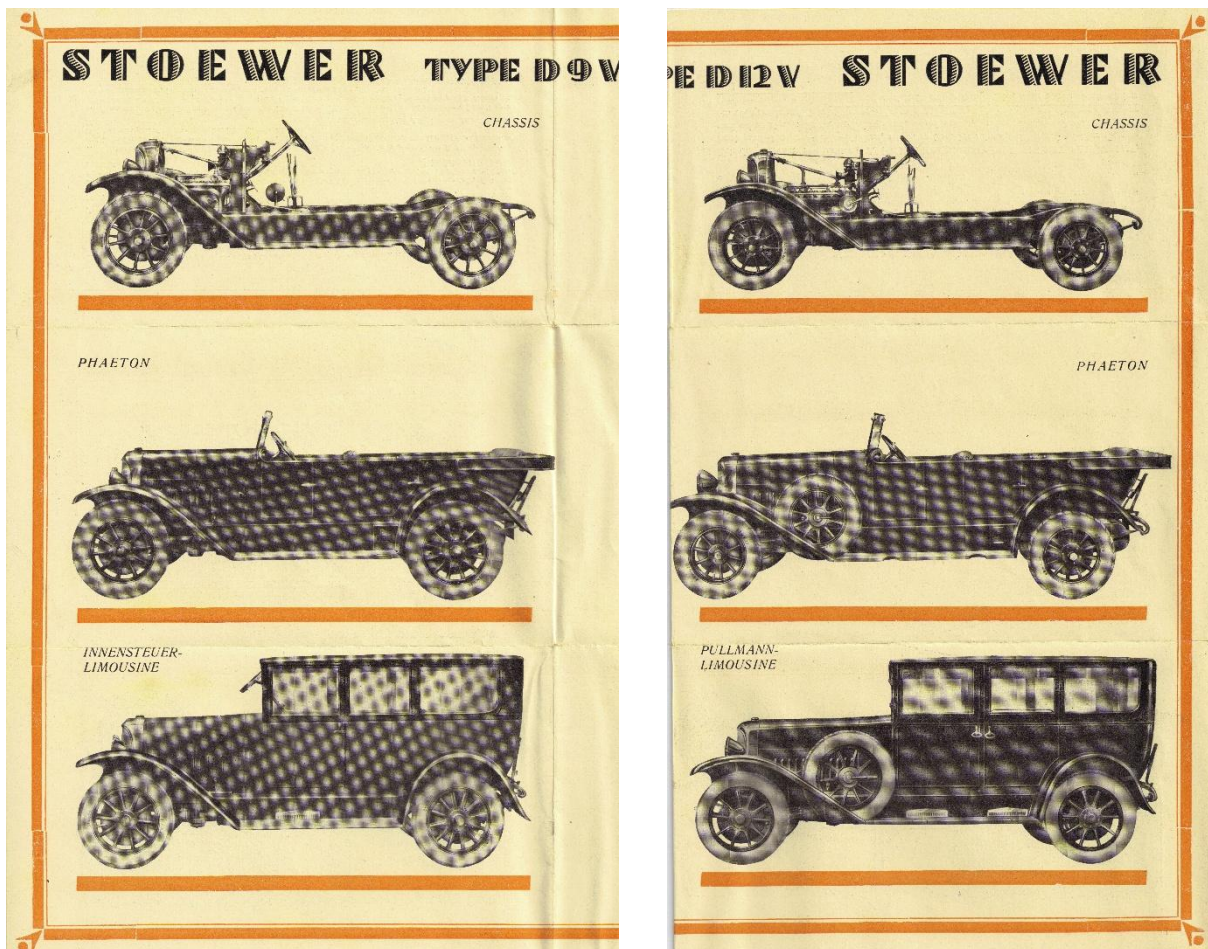
## Electromobil-Fiaker.

Fot.3 Jeden z pierwszych samochodów Stoewer w wersji z silnikiem elektrycznym, pocz. XX w. przed 1910 r.

Od 1900 roku w ofercie fabryki samochodów braci Stoewer, oprócz samochodów osobowych, pojawiły się autobusy pasażerskie i samochody ciężarowe. Dynamika produkcji nowej generacji pojazdów musiała być znaczna, skoro w 1904 r. firma Stoewer została uznana za jednego z ważniejszych dostawców autobusów pasażerskich. Bardzo istotnym wydarzeniem dla tego wciąż młodego i rozwijającego się przedsiębiorstwa było uzyskanie w 1906 roku zamówienia na dostawę 200 piętrowych autobusów z silnikami 4.600 cm<sup>3</sup> dla hrabstwa Londyn. W 1906 r. szczeciński zakład wprowadził również pierwszy w Niemczech samochód z 6-cylindrowym silnikiem (model P6).



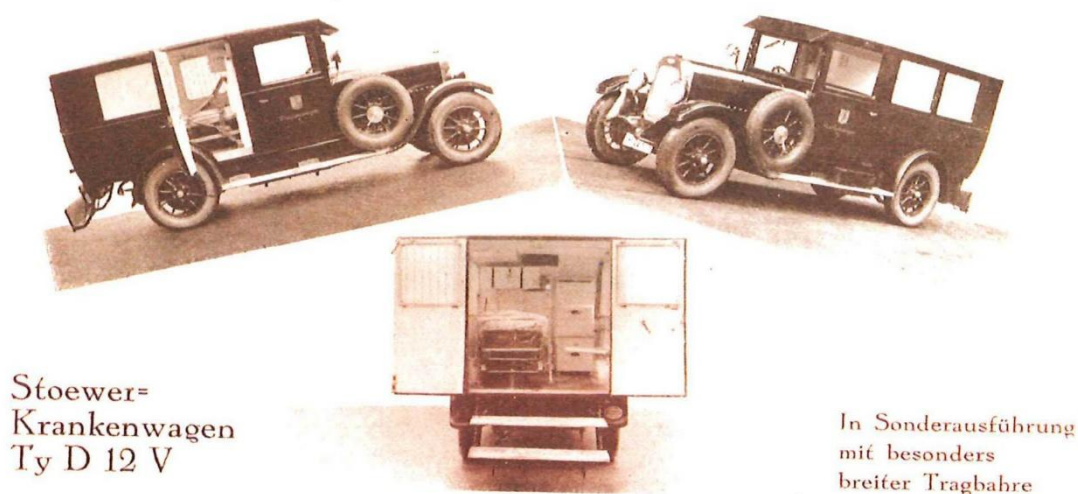
Fot 4 Jeden z pierwszych samochodów Stoewer z silnikiem spalinowym (1899 r.)



Fot 5 a,b Prezentacja proponowanych wersji nadwozi w katalogu Stoewer model D9V, (Lata 1925-1927)

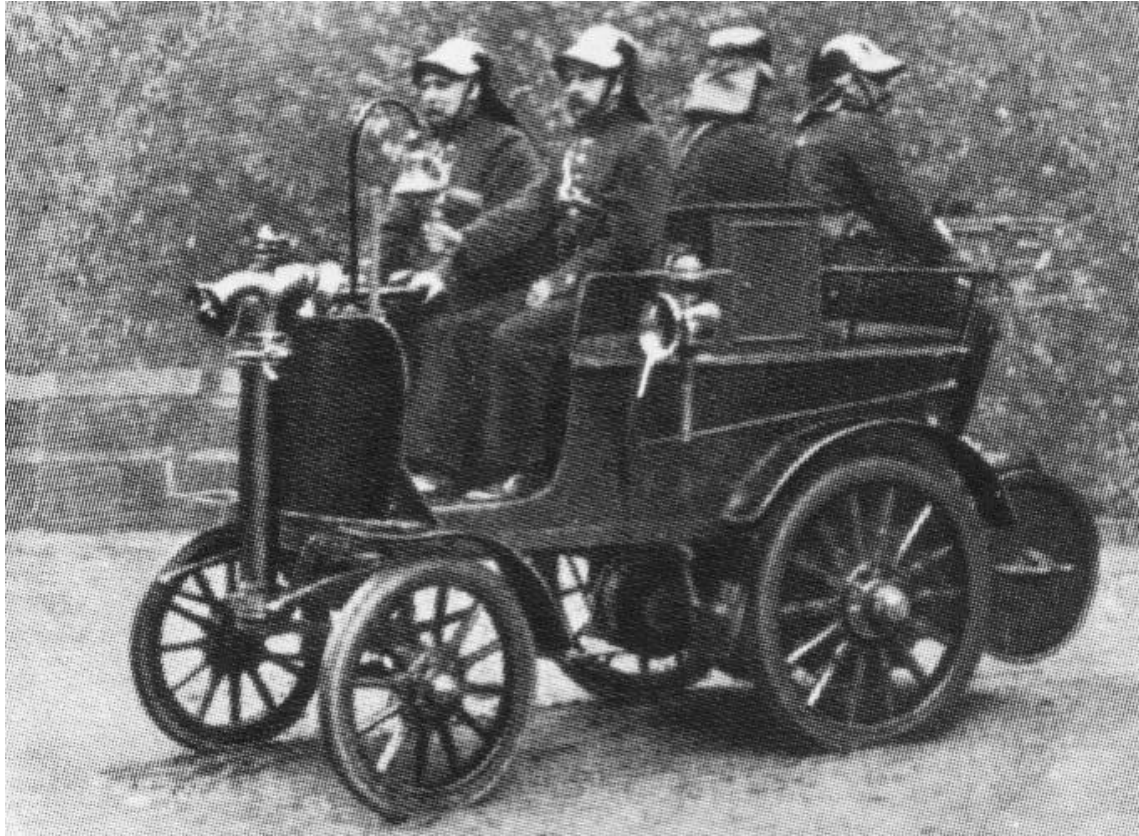
Od początków produkcji, firma Stoewer oferowała różnorodne warianty rozwiązań konstrukcyjnych nadwozi zarówno pojazdów osobowych, jak i autobusów i samochodów ciężarowych. Jedno z pierwszych zestawień cenowych pojazdów, z roku 1903, zawierało jeszcze 21 wariantów konstrukcji nadwozi aut elektrycznych (osobowych, ciężarowych i omnibusów) oraz 10 wersji pojazdów z silnikiem benzynowym. Przegląd kolejnych propozycji cenników, w których nie występują już pojazdy elektryczne, wskazuje, iż preferowano kilka podstawowych wariantów nadwozia. Były to przede wszystkim Landauet, Faeton, Limuzyna (z zamkniętym lub składanym lub rolowanym dachem), Limuzyna Pullman, limuzyna kabriolet, kabriolet, kabriolet w specjalnej wersji sport i roadster kabrio.

Ewolucja oferty, w tym rezygnacja z napędu elektrycznego, mogła mieć związek ze zmianami trendów i gustów samych klientów. Z drugiej strony znaczenie mógł mieć fakt, iż zbyt duża różnorodność propozycji stanowiła nadmierne obciążenie dla samej fabryki. Można zastosować tu proste porównanie do restauracji – im dłuższe menu, tym więcej czasu potrzeba na przygotowanie potraw, co generuje większe wydatki na zakup materiałów, a później miejsca na gromadzenie i przechowywanie wszystkich niezbędnych produktów. Niektóre z produkowanych pojazdów osobowych Stoewer miały również wersje dostosowane do potrzeb różnego rodzaju zadań specjalnych - służb mundurowych, pogotowia ratunkowego).



Fot 6, Sanitarka na bazie samochodu Stoewer model D12V (1925-1927 r)

Dążenie do uniwersalności produktów było też świadectwem możliwości sprawnego dostosowania cyklu produkcyjnego fabryki do różnych wymagań klientów. W 1905 roku na Międzynarodowej Wystawie Motoryzacyjnej w Berlinie wśród 10 prezentowanych różnego rodzaju pojazdów Stoewer przedstawił 4-osobowy wóz, wyposażony jeszcze w napęd elektryczny, przeznaczony dla potrzeb straży pożarnej (prawdopodobnie jedyny seryjny model elektrycznego pojazdu pożarniczego fabryki Stoewer).



Fot 7 Wóz strażacki Stoewer w wersji z silnikiem elektrycznym (ok.1905 r.)

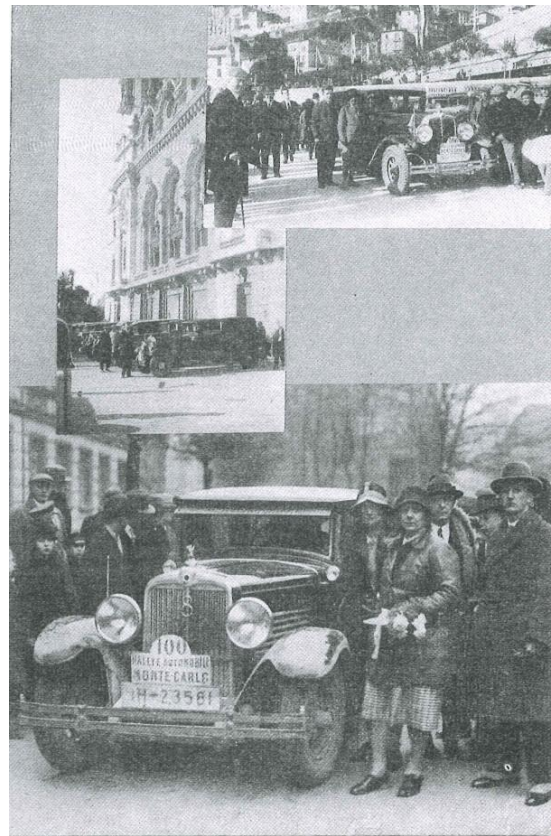
Pojazdy firmy Stoewer miały kilka swoich odmian auta praktycznego czy też użytkowego. Obok wersji transportowych (np. z zamykaną skrzynią ładunkową), pojazdów karetek do transportu osób chorych, z taśmy montażowej schodziły też w Stoewery w wersji małej taksówki. Do roku 1925 ważnym segmentem produkcji fabryki były samochody ciężarowe oraz autobusy. Firma chwaliła się również gamą różnorodnych pojazdów specjalnych, budowanych na bazie swych konstrukcji ciężarówek. Produkcja samochodów ciężarowych nasiliła się w okresie I wojny światowej ze względu na zamówienia samochodów ciężarowych dla potrzeb wojskowych. Łącznie, w okresie od 1897 do 1925, hale fabryczne opuściło 2190 sztuk ciężarówek (o napędzie elektrycznym i spalinowym).

Konstrukcja ciężarówek firmy Stoewer pozwalała na budowę na ich bazie również różnych wersji omnibusów do komunikacji miejskiej i transportu międzymiastowego.

Gdy po zakończeniu I wojny światowej stała się niemożliwa dalsza produkcja silników lotniczych dla potrzeb wojskowych, hale fabryczne i park maszynowy został wykorzystany do uruchomienia produkcji nowego typu pojazdu – pługa motorowego, wielofunkcyjnego pojazdu do prowadzenia prac polowych, jak i transportu. Pług Stoewer był maszyną uniwersalną, przystosowaną do pracy w średnich gospodarstwach rolnych. Maszyna mogła być również

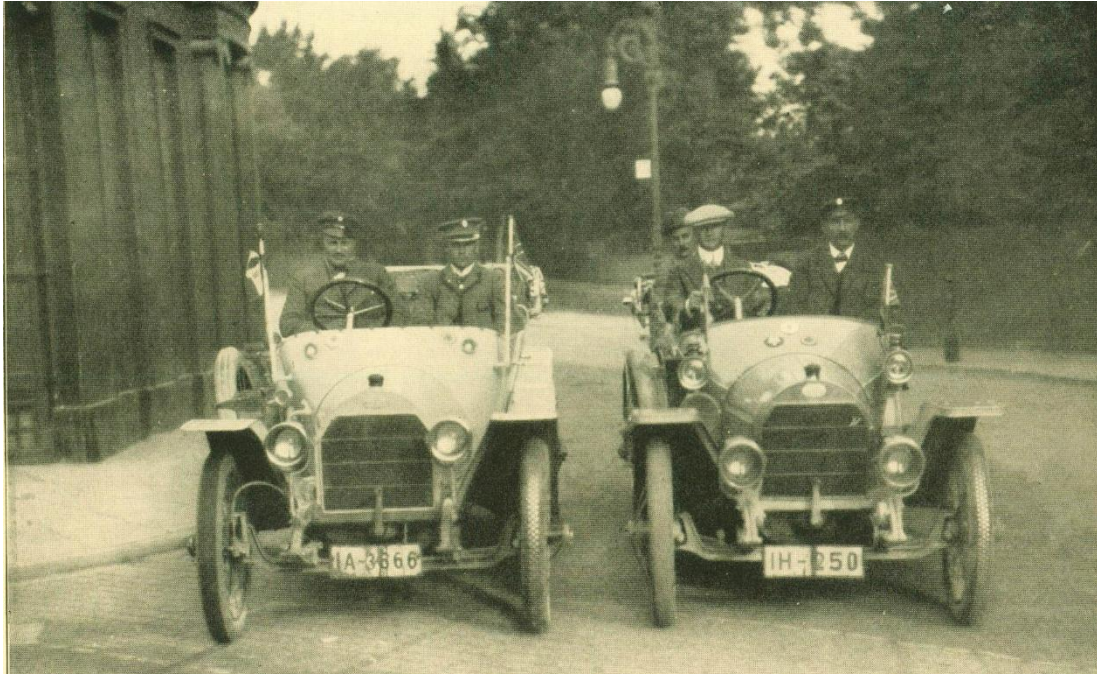
używana jako lokomobil, do napędu maszyn stacjonarnych, takich jak młockarnie, siewczarnie, maszyny do czyszczenia ziarna itp.

Podobnie jak właściciele wielu innych firm motoryzacyjnych bracia Stoewer docenili znaczenie reklamy jakości swoich pojazdów w sytuacjach ekstremalnych. Formą sprawdzenia i prezentacji parametrów produkowanych pojazdów były udziały w wyścigach, rajdach i próbach sprawnościowych. Lista rajdów, wyścigów, prób sprawnościowych czy konkursów piękności, w których startowały samochody Stoewera (niejednokrotnie zajmując czołowe miejsca) jest długa i obejmuje w przedziale czasowym od 1905 do 1939 roku ponad 110 różnego rodzaju imprez.



Fot 8a Ernst Kordewan przy modelu wyścigowego auta Stoewer w czasie wyścigu na duńskiej wyspie Fano (1922).  
Fot 8b zdjęcia z relacji o udziale Pani Hedwig Schulte w rajdzie Monte Carlo (1928 r.)

Auta Stoewer można było zobaczyć na trasach zarówno klasycznych rajdów krajowych (np. rajdy A.D.A.C., Prinz-Heinrich-Fahrt - prekursor Grand Prix Niemiec.) czy Herkomer Fahrt (jeden z najstarszych niemieckich rajdów samochodowych). Samochody Stoewera uczestniczyły też w wielu zagranicznych rajdach (Lorraine, zimowe rajdy w Szwecji i Finlandii, rajd Monte Carlo czy rajd Paryż - Nicea). Niejednokrotnie w czasie tych rajdów za kierownicą pojazdów zasiadali osobiście obaj bracia Stoewer. W większości rajdów, prób sprawnościowych brały udział seryjnie produkowane samochody marki Stoewer.

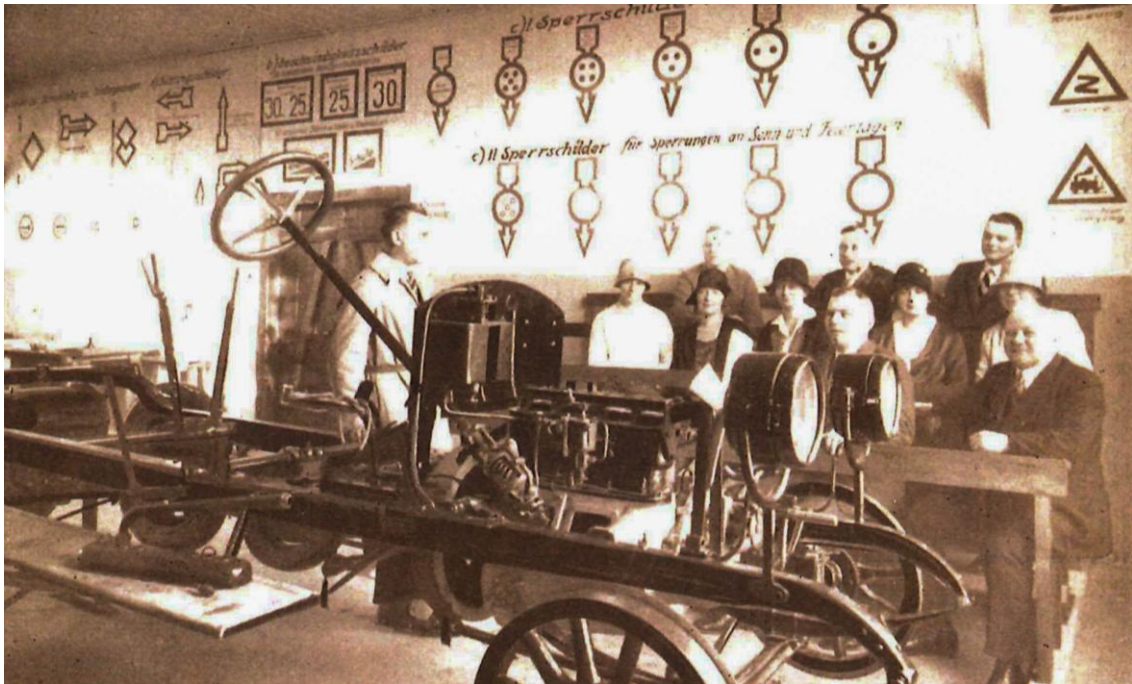


Fot 9 Samochody marki Stoeber w czasie rajdu Księcia Henryka (Prinz Heinrich- Fahrt, 1911 r.)

W trosce o swoich klientów firma Stoeber, oprócz kompleksowej informacji na temat zasad bieżącej eksploatacji oferowanych pojazdów, oferowała im również bezpłatne kursy i szkolenia w zakresie obsługi i nauki jazdy swymi pojazdami. Dotyczyło to zarówno samochodów osobowych jak i ciężarówek czy pługów motorowych. Prowadzone były również szkolenia dla firm.



Fot 12a, Lothar Duill, Instruktor szkoły nauki jazdy Stoeber obok auta Stoeber S8 (1929 r.)



Fot 12 b, Wnętrze Sali szkoleniowej szkoły jazdy Stoewer (prawd. Lata 20. XX wieku)

### **Koniec firmy Stoewer**

Mimo szybkiego i prężnego rozwoju „Auto-Stoewer-Werke”, firma braci Stoewer kilkakrotnie stawała w obliczu poważnych problemów. Kryzys bankowy, który nastąpił w połowie 1931 roku, spowodował gwałtowny spadek koniunktury w niemieckiej gospodarce, co miało katastrofalne skutki dla całej branży motoryzacyjnej. Również firma Stoewer musiała ponieść tego konsekwencje. Złożyła wówczas wniosek o postępowanie układowe, które zostało wszczęte 9 stycznia 1932 roku przed sądem rejonowym w Szczecinie. Wniosek o układ został przyjęty przez większość wierzycieli, jednak dyrektor generalny Emil Stoewer musiał opuścić przedsiębiorstwo. Wierzycieli zamierzali powołać swojego pełnomocnika na stanowisko dyrektora handlowego. W rezultacie Emil Stoewer opuścił w listopadzie 1932 r. przedsiębiorstwo, którego był współzałożycielem. Z kolei Bernhard Stoewer popadł w konflikt z kierownictwem NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps), które uważało, że samochody z napędem na przednie koła nie nadają się do jazdy w terenie, a zatem nie nadają się do użytku w Reichswehrze i należy je odrzucić. Oznaczało to, że Bernhard Stoewer nie znalazł już wystarczającego poparcia dla swojej polityki modelowej (napęd na przednie koła) w radzie nadzorczej, kontrolowanej w międzyczasie przez NSDAP. W 1934 r. opuścił fabrykę Stoewer.

W latach trzydziestych XX wieku produkcja fabryki była coraz mocniej związana z zamówieniami dla wojska. W 1934 roku powstała w Załomiu filia fabryki Stoewera,

produkująca silniki lotnicze. Od 1937 roku był to już samodzielny zakład, który pod nazwą „Pommersche Motorenbau GmbH” (Pomorska Fabryka Silników) działał do końca II wojny światowej. Fabryka samochodów przy Falkenwalder Straße po wybuchu wojny dostosowała swoją produkcję do potrzeb Wehrmachtu. W latach 1939-1940 z taśm montażowych zjechało około 2 tysięcy wozów terenowych Geländewagen R200 (napędzanych silnikami o mocy 60 KM) oraz około 500 motocykli wyposażonych w dwie żelazne gaśienice zamiast tylnego koła (Kettenkraftrad HK 101, z silnikami o mocy 36 KM, na licencji NSU). Koniec wojny zakończył historię fabryki w wydaniu stworzonym przez jej założycieli.



Stoewer Sedina, Produkowany w latach 1937-1940 (fot. G. Kaźmierczak, ze zbiorów Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie)

### **Więcej:**

Bogdana Kosińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina na początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin: Stowarzyszenie Historyków Sztuki Oddział Szczeciński, Muzeum Narodowe w Szczecinie 2002

Hans Mai, *Stoewer Automobile 1896-1945, Vom Einzylinder zum Achtzylinder, Preuß*, Darmstadt: Verlag Günter Preuß 1999

Hans Falkenberg, *Stoewer, Automobile aus Pommern, Historischer Arbeitskreis der Stadt Stettin*, Kiel 1986

Gerhard Maerz „Die Geschichte der Stoewer-Automobile Gebundene Ausgabe”, 1983 r.

*Andrzej Wojciech Feliński*