

Samochody wrocławskiej firmy Beckmann z lat 1898-1926

MARYNA GUTNYK,
KRYSTIAN LEONARD CHRZAN,
JERZY DOMOWICZ,
CHRISTIAN BOERNER

Samochody osobowe są obecnie podstawowym środkiem transportu. Według najnowszych danych, co szósty mieszkaniec naszej planety jest posiadaczem samochodu.



Samochód z silnikiem parowym L. Serpolleta

Te czterokołowe pojazdy zostały rozwinięte z samojedznej zabawki skonstruowanej przez F. Ferbista dla chińskiego cesarza około 1672 r., z samochodu napędzanego parą zbudowanego przez Francuza N. Cugnot'a w 1769 i ze spalinowego silnika Benza z roku 1880. Pomimo gwałtownego rozwoju tego środka transportu, w niektórych krajach wprowadzono absurdalne zasady ruchu drogowego utrudniające korzystanie z samochodów. Były to celowe działania właścicieli kolei i transportu konnego obawiających się niebezpiecznej konkurencji. Pomimo tych prawnych przeszkód rozwój techniczny nowych pojazdów był bardzo szybki. Najlepszym przykładem jest samochód z napędem parowym Francuza L. Serpolleta rozwijający fantastyczną szybkość 120 mil/h. Niestety sprawność ówczesnych silników parowych była bardzo niska i wynosiła zaledwie 3 procent.

Rodzina Beckmannów z Wrocławia

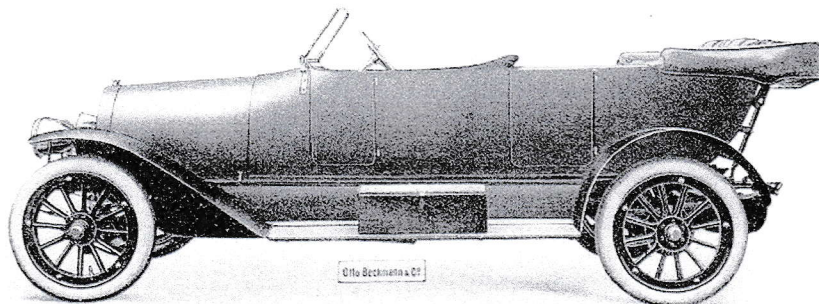
Silnik spalinowy o znacznie wyższej sprawności i wygodniejszy w eksploatacji został natychmiast wykorzystany do napędu samochodów. Wynalazcą dwusuwowego silnika spalinowego w roku 1883 był Carl Benz z Cannstadt (dzisiaj dzielnica Stuttgartu). Powszechnie znana jest historia spółki Daimler-Benz i produkowanych przez nią samochodów oraz kierowcy wyścigów samochodowych Emila Jellinaka, który nazwał swój pojazd od imienia córki Mercedes-Benz. Jednak w Europie było więcej

zdolnych producentów samochodów, którzy obecnie są znani tylko stosunkowo wąskiemu gronu miłośników samochodów. Jednym z nich jest rodzina Beckmannów z Wrocławia.

Pod koniec XIX w. niektórzy producenci welocypedów przestawili się na produkcję samochodów. Początkowo te nowe pojazdy

konnych, pasażerowie siedzieli na dwóch kanapach naprzeciwko siebie. Pierwszym modelem firmy Beckmann był Motor-Dreirad Typ XII 3,5 PS (trzykołowy pojazd typu XII z silnikiem o mocy zaledwie 3,5 KM). Wzbudził on dużą sensację, gdy pojawił się na ulicach Wrocławia w kwietniu 1900 roku. Drugi pojazd Motorwagen No. XIII miał już cztery koła. Trzeci model, Voiturette miał jednocylindrowy silnik o mocy 6,5 KM. Produkcja samochodów firmy Beckmann rozwijała się prężnie, o czym świadczy jej udział w ciągu pierwszych czterech lat działalności na targach w Lipsku, Berlinie i Frankfurturcie nad Menem.

Samochód firmy Beckmann – Sport-Phaeton z 1912 r.

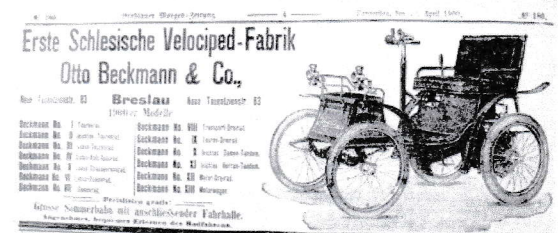


Beckmann-Sport-Phaeton 10 30 PS.

Samochody sportowe, limuzyny, dostawcze

Przed pierwszą wojną światową firma opracowywała coraz lepsze i bardziej zaawansowane technicznie modele produkowane w krótkich seriach. Były to małe Voiturette, samochody dostawcze, limuzyny oraz samochody sportowe cieszące się dobrą opinią. Samochody te wyposażano początkowo w silniki kupowane od innych firm: Societe Buchet, Ateliers de Construction, Mecanique l'Aster czy de Dion-Bouton. Jednak już w roku 1902 opracowano i wyprodukowano pierwszy własny silnik o mocy 12/16 KM i następne 20 KM i 30 KM.

Samochody Beckmanna były szczególnie przydatne na drogach gruntowych i chwalone za trójstopniową skrzynię biegów. Najszybszy samochód wyprodukowany przed I wojną światową miał silnik o mocy 50 KM i osiągał prędkość 95 km/h. Już pierwsi producenci samocho-



Pierwszy czterokołowy pojazd firmy Beckman No. XIII Motorwagen z 1900 roku.

dów spostrzegli, że najlepszą formą reklamy jest sukces sportowy. Dlatego też Paul Beckmann brał udział w różnych wyścigach samochodowych. Pierwszy ofi-

jące silniki o mocy zaledwie 4 KM dojechały do mety zaledwie pięć minut później od mocnej „parowej lokomotywy” o mocy 20 KM.

Wyścigi samochodowe stały się coraz bardziej popularne. W roku 1896 zostały zorganizowane dwa, w następnym roku – cztery, w następnym – siedem, a w 1899 już aż dwadzieścia jeden! Wszystkie rozgrywane były między dużymi miastami europejskimi.

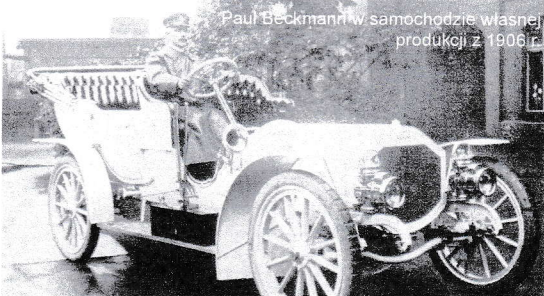
Samochody firmy Beckmann wygrały kilka międzynarodowych rajdów, a Paul Beckmann był nie tylko przedsiębiorcą i producentem, ale również jednym z pierwszych inżynierów techniki samochodowej. Sam brał udział w różnych rajdach. W rajdzie „Walka o wysoką jakość Wrocław – Wiedeń” w 1902 jego samochody zdobyły trzy pierwsze miejsca. W 1904 r. za udział w rajdzie Wrocław – Frankfurt został wyróżniony nagrodą honorową.

Prekursorzy pasów bezpieczeństwa

Na początku XX w. firma Otto Beckmann & Co Motorwagenfabrik miała swoje przedstawicielstwa w Berlinie, Monachium, Karlsruhe, Poznaniu, a nawet w Moskwie i w Hulajpolu koło Zaporozża. Prawie 50 „Beckmannów” używano jako taksówek w stołecznym Berlinie, co może świadczyć o ich jakości.

Paul Beckmann może być uznany za wynalazcę pasów bezpieczeństwa, ponieważ na przełomie XIX i XX w. wyposażał swój mały samochód w skórzane pasy, którymi zabezpieczał troje swoich dzieci.

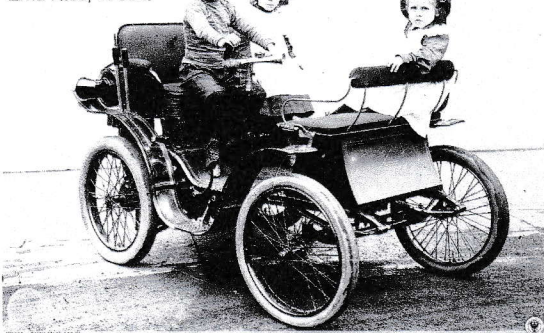
Paul Beckmann był również aktywnym społecznie, sprawował funkcję skarbnika w Śląskim Klubie Samochodowym, był ekspertem przemysłu samochodowego i członkiem Stowarzyszenia Niemieckich Producentów Samochodów. Niestety, krótko po wybuchu I wojny świa-



Paul Beckmann w samochodzie własnej produkcji z 1906 r.



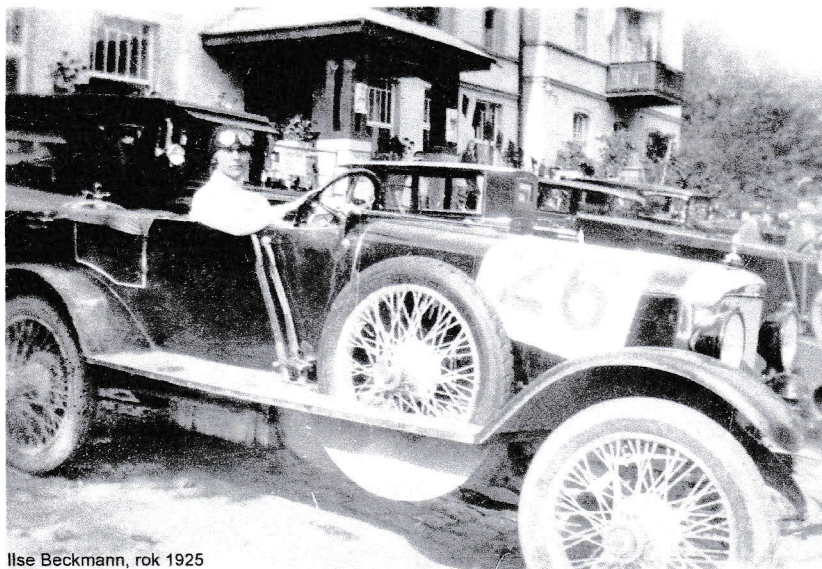
Dzieci Paula Beckmanna: Otto Junior, Erna i Ilse, 1903 r.



towej, we wrześniu 1914 Paul Beckmann zmarł w wieku zaledwie 48 lat. Po bardzo niekorzystnym okresie związanym z toczącą się wojną, produkcja samochodów została wstrzymana.

W roku 1920 firmą zaczął zarządzać syn Paula Beckmanna – Otto Junior. W tym okresie gama produkcji została w znacznym stopniu ograniczona. Nadal starano się, aby samochody Beckmanna brały udział w rajdach samochodowych. Jednym z kierowców rajdowych była Ilse Beckmann, córka Paula, jedna z pierwszych kobiet w Niemczech, które kierowały samochodami rajdowymi.

W okresie międzywojennym samochody stawały się stopniowo popularnym środkiem transportu, ale jednocześnie małe i innowacyjne przedsiębiorstwa upadały albo były przejmowane przez większe firmy. W 1927 roku firmę Beckmann, zatrudniającą 150 pracowników wykupił Opel. Jednak aż do roku 1945 tą małą wrocławską filią Opla kierował Otto Beckmann Junior. Historia tej niewielkiej firmy wiąże się z historią naszego miasta, którym produkowane są autobusy Volvo, a kiedyś w okolicach Wrocławia produkowano autobusy i samochody ciężarowe Jelcz. Warto wiedzieć, że przed Jelczami i volvo były beckmanny.



Ilse Beckmann, rok 1925

fuehrer; Paradiesstr". (obecnie ul. Stanisława Worcella).

W roku 1883 założył firmę „Gas- und Wasserleitungsbau-Unternehmen, Metallgiesserei, Kunst- und Bauschlosserei” (budowa wodociągów, odlewnia metali, ślusarstwa artystyczne i budowlane). Od roku 1882 rozpoczął produkcję rowerów. W książce adresowej zapisano „Velocipedenfabrikant”. Ponieważ siedziba firmy stała się zbyt mała przeniesiono ją na ul. Tauentzienstrasse 124 (Kościuszki 124), a rodzina zamieszkała pod nowym adresem Klosterstrasse 41 (Traugutta 41). Jednocześnie nazwę firmy zmieniono na „Erste Schlesische Velocipeden-Fabrik Otto Beckmann u. Co.”

Paul ożenił się w 1885 r. Miał troje dzieci: Otto (ur. 1894), Erna (ur. 1896) i Ilse (ur. 1898).

W październiku 1897 zmarł ojciec i założyciel firmy Otto Beck-

Hala fabryki Beckmanna w podwórzu kamienicy przy ul. Kościuszki 124 zachowała się do dzisiaj. Fasada budynku została wyremontowana i wówczas pojawił się tablica informacyjna o Otto Beckmannie & Co Motorwagenfabrik i Paulu Beckmannie, który przywiązywał swoje dzieci skórzanymi pasami, prekursorami pasów bezpieczeństwa.

Do dzisiaj zachował się tylko jeden samochód wrocławskiej firmy, jest to Phaeton 45 KM wyprodukowany w 1911 r. Jego właścicielem był prywatny kolekcjoner ze Szwecji, a obecnie, po kolejnej sprzedaży, samochód jest remontowany w Norwegii przez obecnego właściciela, kolekcjonera starych samochodów.

Krótką historią rodziny Beckmann

Otto Beckmann urodził się w dolnośląskim Wohlau (Wolowie). Był piątym dzieckiem mistrza piekarskiego, który posłał syna na naukę zawodu zegarmistrzowskiego. W 1864 Otto się ożenił i wraz z żoną przeprowadził się do Kościana pod Poznaniem. W roku 1866 urodził się syn Paul. W roku 1874 rodzina Beckmannów przeniosła się do Wrocławia. Pierwszy zapis w książce adresowej Wrocławia informuje: „Otto B., Uhrmacher und Maschinenwerk-

mann, a jego syn stał się jej jedynym właścicielem. W 1898 firma przeniósł ją na ul. Tauentzienstr. 124.

W połowie lat 20 XX w. Ilse Beckmann zainteresowała się sportem samochodowym. Brała udział w wielu rajdach, m. in. w rajdzie „Jazda przez Góry Śląska” lub w wyścigach karkonoskich (Riesengebirgsrennen). W 1932 r. w Szczecinie spłonął jej sportowy samochód typ SL40 z silnikiem 45



Dom przy ul. Kościuszki 124, stan z roku 2018



Hala Otto Beckmann & Co Motorwagenfabrik zbudowana w podwórzu domu przy ul. Kościuszki 124

22, w latach 1938-1945 – Stolingstrasse 22 a od 1945 – Jesienna 22. Oprócz jego dzieci: Otto, Erny i Illy, w willi mieszkała jego macocha Mathilde Beckmann, druga żona jego ojca, Otto Beckmanna.

Paul Beckmann mieszkał w tym domu zaledwie cztery lata, zmarł w listopadzie 1914 r. Jego dzieci i macocha w roku 1919 przenieśli się na Kaiser-Wilhelm-Strasse 173 (Powstańców Śląskich), ponieważ willa została sprzedana.

W styczniu 1945 jak tysiące innych niemieckich mieszkańców z rozkazu Gauleitera Karla Hankego rodzina została zmuszona do opuszczenia Wrocławia. Otto Junior zmarł jako kawaler w 1964 r. w NRD, Erna w 1979, a Ilse w 1988. Obie zmarły w Bawarii

Dzisiaj w willi mieści się filia Miejskiej Biblioteki Publicznej nr 54, warsztat intrologatorski oraz biuro artysty Piotra Makali, który projektuje i wytwarza znane wrocławskie krasnale.

Autorki

Maryna Gutnik – docent Historii Nauki i Techniki na Politechnice Charkowskiej,

Krzysztof Leonard Chrzan – dr hab. inż. na Wydziale Elektrycznym Politechniki Wrocławskiej
Jerzy Domowicz – przewodnik PTTK o/Wrocław
Christian Boerner – krewny rodziny Beckmann



Willi Paula Beckmann przy ul. Jesiennej 22