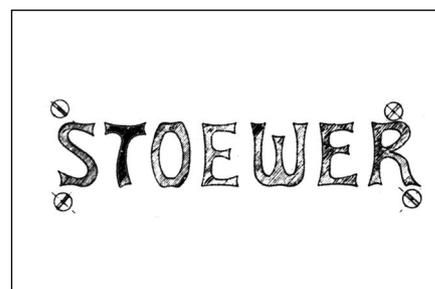




1905



1906 – 20.04.1907 – 99 068



1909



18.03.1910 – 131 734



1908 – 1933



01.05.1928 – 391 223

**Stoewer  
1897 – 1933**

Stoewer gehörte zu den ersten und bedeutendsten Firmen der frühen Automobilgeschichte. Der Zweite Weltkrieg beendete dieses Kapitel deutscher Fahrzeuggeschichte.

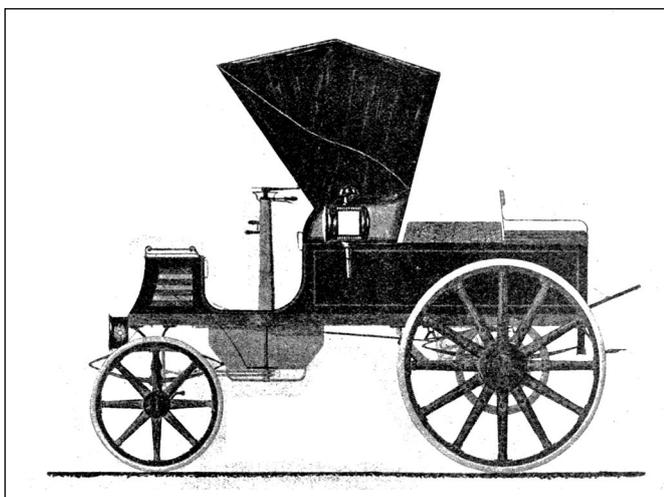
1858 gründete der Mechaniker und Büchsenmacher Bernhard Stoewer senior (1834–1908) in Stettin (heute Szczecin/Polen), Breite Straße 10, einen metallverarbeitenden Betrieb und begann Nähmaschinen zu bauen. Um die Produktion auszuweiten, kaufte er 1871 in Grünhof (Nemitzer Straße) vor den Toren Stettins ein Grundstück. Zu-

sätzlich errichtete Stoewer 1872 dort eine eigene Eisengießerei (ab 10. September 1896 Stettiner Eisenwerk Bernhard Stoewer sen.). 1893 kam die Fahrradproduktion (Marke: Stoewer-Greif) hinzu. Weitere Grundstücke erwarb man in den angrenzenden Gemeinden Zabelsdorf und Nemitz an der Warsowerstraße.

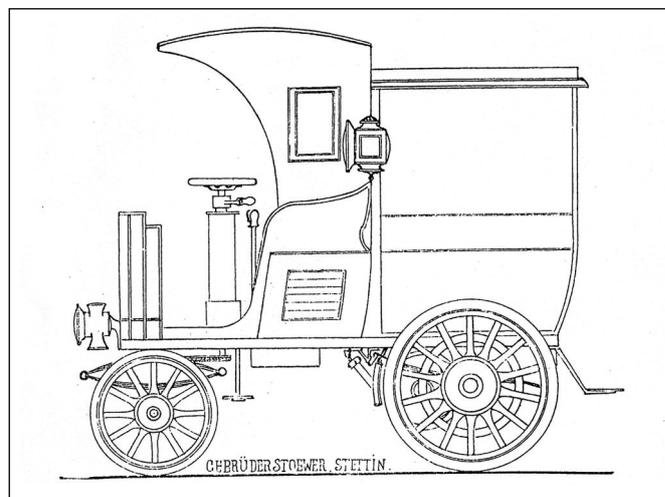
Zum 1. März 1896 etablierte sich die Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoewer Actien-Gesellschaft, Stettin-Grünhof. An der Falkenwalder Chaussee entstanden nun Fabrik- und Wohnanlagen, um Werkzeugmaschinen und Fahrradbestandteile herzustellen. 1897 wandten sich Bernhard Stoewers sen. Söhne Emil (1873–1942)

und Bernhard (1875–1937) dem Bau von Motordreirädern nach de Dion-Bouton-Vorbild zu, die bis 1904 im Programm blieben.

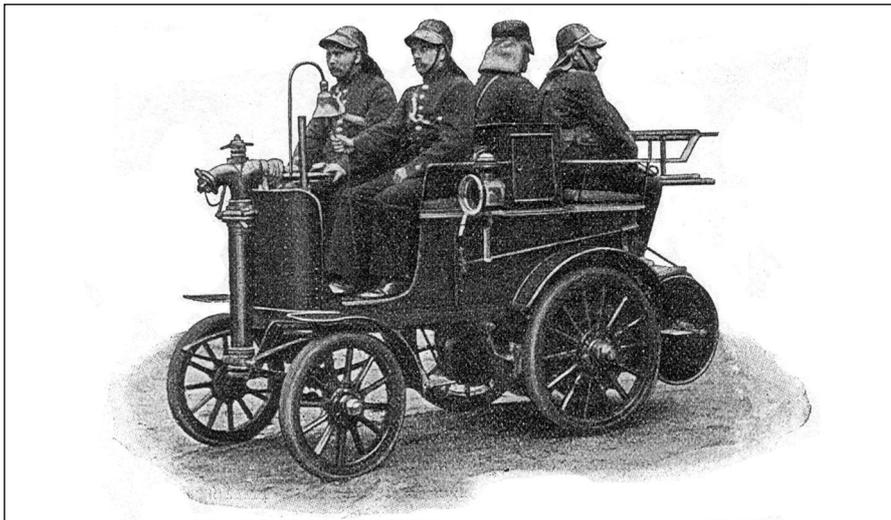
Nach Übergabe des Grünhofer Werkes an seine Söhne im Februar 1899 wandelten diese das väterliche Unternehmen am 3. März in Gebr. Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge und Fahrradbestandteile (oHG), um und widmeten sich der Erprobung von Kraftfahrzeugen. Nach leichten Voituretten mit Einzylindermotoren (3/4 PS) entwickelten sie den ersten Wagen mit Heckmotor (6,5-PS-Zweizylinder, 2100 ccm). Zusätzlich baute man Motorboote. Die laufende Fabrikation bot günstige Voraussetzungen, inklusive



Stoewer Phaeton 1899



Stoewer-Elektro-Lieferwagen Typ 10 von 1901 <sup>1</sup>



Stoewer Elektro-Feuerwehr der Stadt Stettin 1900

To those who are interested in Mechanical Propulsion of Public Service Vehicles—Do not fail to pay a visit to **STAND 105, MINOR HALL**, at the forthcoming **MOTOR CAR EXHIBITION**, at the **AGRICULTURAL HALL**, where a new and up-to-date Light Electric Stoeper Omnibus may be seen. Seats Fourteen Passengers and runs 70 miles on one charge.



Services of Omnibuses of this type have been running during the last two years in Stettin and other Continental Towns with complete success.

**SALMONS & SONS, 6, Upper St. Martin's Lane, W.C.**  
And 27 and 29, Laystall Street, Rosebery Avenue, E.C.

**MOTOR CAR BODIES. MOTOR CAR BODIES.**

Before fixing up your contracts for the season it will be well worth your while to pay a visit to **STAND 105, MINOR HALL**, of the forthcoming **AUTOMOBILE SHOW**, at the **AGRICULTURAL HALL**, when we shall be pleased to show you specimen bodies, Aluminium or Wood, both unpainted and painted, and upholstered.

We possess one of the largest Coach-building Factories in England, and were one of the first to take up the Manufacture of Motor Car Bodies. We do not charge fancy prices, but guarantee best material, first-class finish, and prompt delivery. Any number quoted for.

**SALMONS & SONS, 6, Upper St. Martin's Lane, LONDON, W.C.**

Der Stoewer-Elektrobus von 1899 in der englischen Werbung 1901<sup>1</sup>

der Karosserie konnte man alles im eigenen Werk herstellen. Doch nicht nur Benzinwagen, auch erste Elektromobile entstanden mit je einem pendelnd abgefederten 3,2-PS-Elektromotor pro Hinterrad. Gesteuert wurde mit Drehschemellenkung. Verantwortlich war der Betriebsleiter der Elektromobilabteilung Ingenieur W. Zimmer.

Im September beschickte Gebr. Stoewer die 1. Internationale Motorwagen-Ausstellung in Berlin mit einem eleganten Benzinmotorboot, Benzin-Motor-Dreirädern mit und ohne Anhängewagen für den Personentransport sowie einem Benzin-Motor-Dreirad mit Vorspannwagen und wurde mit einer silbernen Medaille ausgezeichnet.

Zur Hamburger Internationalen Automobil-Ausstellung im Frühjahr 1901 stellte man auf Basis des Elektro-Standard-Modells einen Lieferungswagen (Type 10, 0,5 t) und einen kleinen Familien-Omnibus (2 PS), Waggonette (Type 6, 0,3 t) genannt, vor. Die industrielle Leistung wurde mit der Verleihung der „Grossen goldenen Medaille“ honoriert. Elektromobile gleicher Konstruktion liefen zum Beweis ihrer Leistungsfähigkeit im Versuchsbetrieb als Feuerwehr-Automobile in Magdeburg, Stettin und anschließend in Kopenhagen. Sie hatten vier Sitzplätze und waren mit Leiter, Standrohr und 100-m-Schlauch versehen. Als Fahrstrecke wurden 50 bis 60 km, als Maximalgeschwindigkeit 20 km angegeben. Zudem gab es die Elektromobil-Versionen Break, Geschäftswagen (3,7 t Nutzlast), Phaeton, Fiaker und Elektro-Mail-Phaeton.

Im September nahmen frontgelenkte Stoewer-Elektro-Busse (12 Personen) den Linienbetrieb der Gesellschaft Automobil-Omnibus-Verbindung Stettin–Westend–Glambecksee (Ausfluglinie) auf.

Trotz Wirtschaftskrise und geringer Nachfrage spezialisierte Stoewer sich auf Nutzfahrzeuge. 1901 war Bernhard Stoewer, der sich auf die technische Entwicklung konzentrierte, während Emil das kaufmännische erledigte, zum vornliegenden Zweizylinder- (8/10 PS) und zum Vierzylinder-Motor (10/20PS) mit vorn auf der Haube aufmontiertem Schlangenrippenkühler übergegangen.

Der Antrieb erfolgte per Friktionskupplung, Stirnrad-, Kegelradgetriebe und Ketten. Es waren vier Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang vorhanden und gelenkt wurde mit Achsschenkellenkung. Der erste noch unproportionale erste Benzin-Omnibus-Prototyp (10/20 PS-Vierzylinder, 12 bis 16 Personen) zeichnete sich durch unterdimensionierte Räder aus, wobei die hinteren noch kleiner waren als die vorderen. Immerhin hatte er bereits damals schon eine nicht selbstverständliche Windschutzscheibe zum Schutz des Fahrers. Schon kurz darauf bereicherte ein weiterentwickeltes Zweizylinder-Modell (8/10 PS, 16 Personen) als Wagen Nr. 5 den Elektrobuss-Park der Stettiner Ausflugslinie. Vorder- und Hinterräder waren in etwa gleich. Gleichzeitig entstand der erste Stoewer-Lastwagen (7,6 PS), dessen Schlangenrohr-Kühler unterhalb der Haube im Rahmen aufgehängt war. Mit einem weiteren Bus eröffnete der Automobil-Omnibus Verein E.G.m.b.H., Gross-Otterleben, am 24. Juni 1902 die Linie Magdeburg – Gross-Otterleben.

Einem breiteren Publikum stellte man die Neuheiten auf der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1902 vor inklusive eines Benzin-Lastwagens (7,5 PS). Omnibus- und Lkw-Chassis waren identisch. Die Leistung der Zweizylinderaggregate hatte man aber auch auf 12/15 PS (3052 ccm) erhöht.

In England machten sich die Stettiner mit ihren Produkten auf der Londoner Agricultural-Hall-Show 1902 bekannt. Prompt erhielt man im Herbst aus England den ersten großen Liefervertrag über Elektro- und Benzin-Omnibusse aus England, der erhebliche Produktionskapazitäten band.

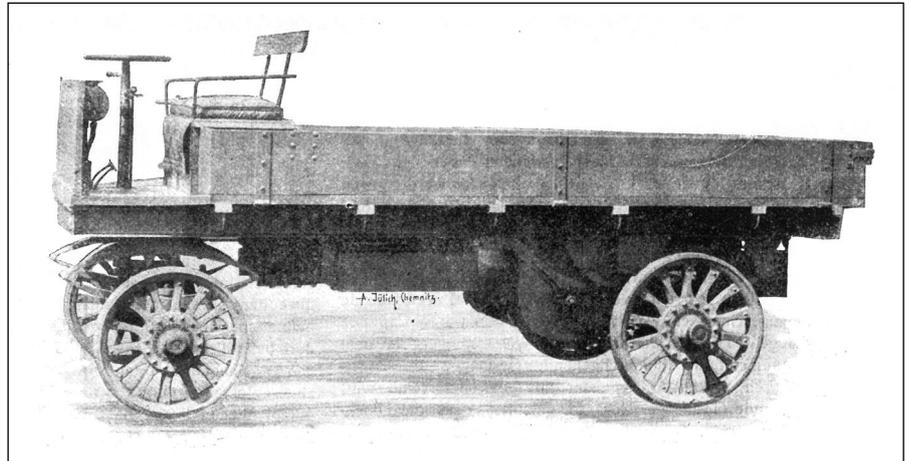
So konnten die nächsten Stoewer-Benzin-Omnibusse, mit klassischen Bienenwaben-Kühlern versehen, in Deutschland erst im November und Dezember 1903 für die Linien Marktbreit – Kitzingen und Leipzig – Merseburg abgenommen werden.

1904 erschienen neue stärkere Vierzylinder-Aggregate mit 30 PS und 45/50 PS. Ausgelegt waren sie sowohl für Benzin- als auch für Spiritus-Betrieb.

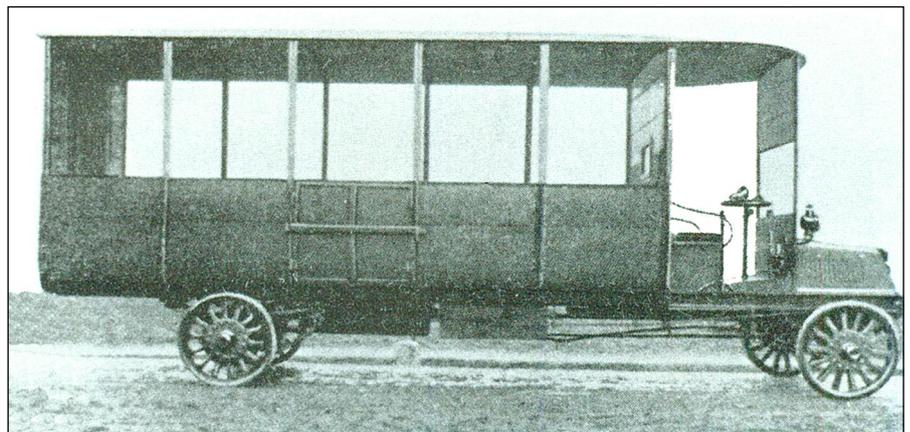
Gleichzeitig orientierten sich die Stettiner auch nach Osten: Für die rus-

sisch-persische Bahnlinie Enzeli – Teheran und nach Noworossijsk im Kaukasus lieferte Stoewer Omnibusse (12/15 PS, 3025 ccm, 16 Personen) und Lastwagen. Auf der Grusinischen Heerstraße im Kaukasus übernahmen Stoewerwagen die Personen- (8 bis 10 Personen) und Warenbeförderung (zeitgleich ?).

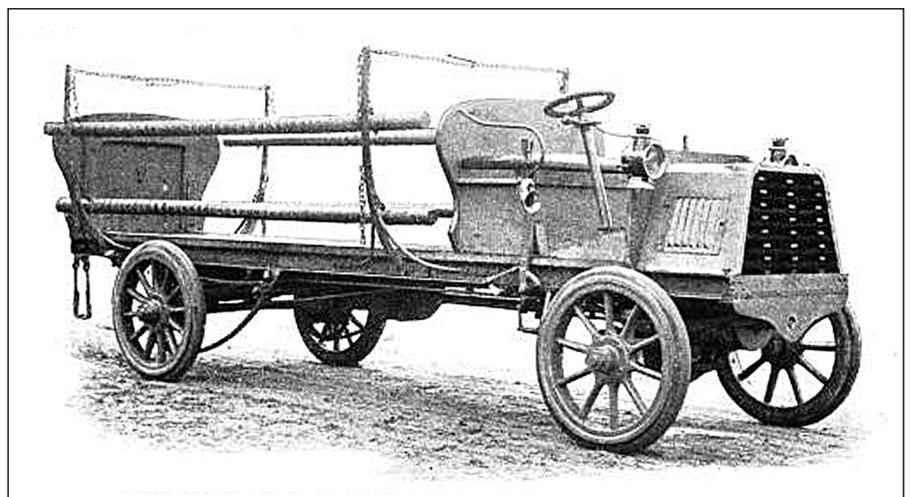
Weitere Omnibusse (12/15 PS) gingen 1904 an die ersten schlesischen Bus-Linien Breslau – Clarenkrant, Beuthen – Myslowitz sowie im Juni und Juli 1905 in einer 18/20 PS-Vierzylinder-Version für 18 Personen (andere Quelle: 16 PS, 16 Personen) an den Niederrhein (Emmerich – Cleve). Nach kurzer Zeit erweiterte man die Kapazität dieses Bus-



Der Stoewer-Lkw 1901 mit Motor vor der Hinterachse <sup>1</sup>



Stoewer-Omnibus 1901 <sup>1</sup>



10-PS-Stoewer-Brauerei-Lastwagen für 2,5 t Nutzlast 1902 <sup>1</sup>

ses durch einen Hinterrerron um 10 Stehplätze.

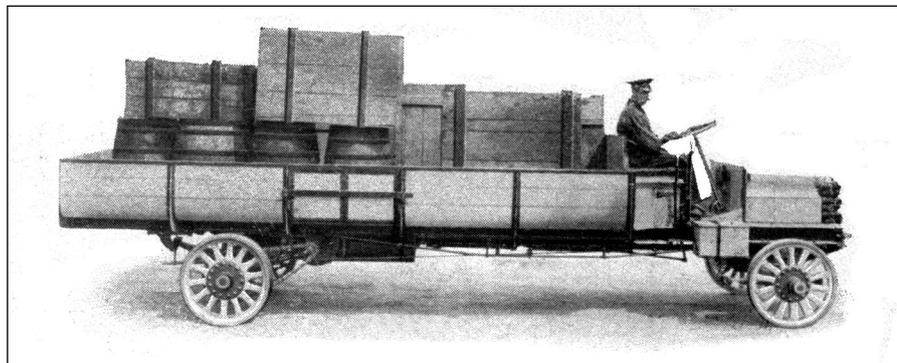
Besondere Beachtung fand die neue Pkw-Normal-Type mit 8/10-PS-Zweizylinder und Kardantrieb, die im Juli 1904 auf den Markt kam. Sie fand auch als Lieferwagen (0,75-1 t Nutzlast) viel Zuspruch.

Allfällige Überstunden führten Anfang Dezember 1904 zu einem ergebnislos abgebrochenen achtwöchigen Streik, der aber die Präsentation der neukonstruierten 4-t-Lastwagen und -Omnibusse auf der Automobil-Ausstellung in Berlin 1905 verhinderte. Herzstücke waren ein 24/28 PS-Vierzylinder (5429 ccm) und ein 16/20 PS-Vierzylinder, der kurz darauf mit 18/20 PS Leistung angegeben wurde. Mitte 1905 kam ein weiterer Vierzylinder für Omnibusse mit 20/24 PS (5881 ccm) auf den Markt, der sich bereits in den am 1. Juli gelieferten zwölfstzigen sowie am 26. August für die Linie Lindenfels-Bensheim gelieferten sechszehnsitzigen Omnibussen befand. Interessant waren drei Stoewer-Busse (24–32 Personen), die Heidelberg im Oktober 1905 erhielt, und zwei ab April eingesetzte offene Ausflugswagen (22 Personen) mit ansteigender Amphitheater-Sitzanordnung. Ohne Wagenkasten verwendete man sie zum Baumaterial-Transport. Für mehr Kundennähe im Westen des Reiches sorgte als Generalvertreter August Mappes in Heidelberg, der u. a. auch für die ab 1. April 1906 auf der Strecke Forbach – Marienau – Klein-Rosseln eingesetzten 16stzigen 24-PS-Busse verantwortlich war.

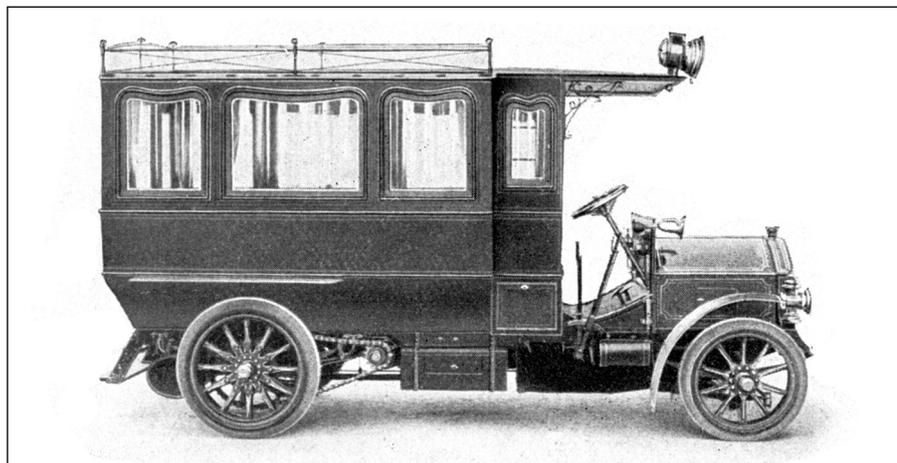
Vermehrte Benzin-Droschken-Bestellungen führten 1905 zum Ende der Stettiner Elektromobil-Fertigung. Ein neuerlicher Großauftrag Londoner Omnibusbetreiber (Arrow London and District Motor Bus Company, Ltd.; London Provincial Motor Bus and Traction Company, Ltd.; Beaufort-Motor-Company; Vanguard und anderer) brachte der deutschen Automobilindustrie 1906 einen weiteren Schub. 200 Omnibus-Chassis mit Kettenantrieb, die in London als Verdecktsitzbusse karosiert (16 Personen und 18 auf dem Imperial) wurden, baute allein Stoewer. Die Motorleistung des neuen Bus-Typs OS I wurde anfangs mit 28/30 PS bzw. 28/34, dann einheitlich mit 28/32 PS angegeben. Die Busse waren 25 km/h schnell. Statt der gängigen Getriebepbremse verwendete Stoewer Bremsen beiderseits des Differentials.

Das Werk wurde erheblich ausgebaut, um die Kapazität von ca. 100 Wagen 1905 auf mindestens 250 Wagen für 1906 zu erhöhen. 1906 bezeichnete man 7 Omnibus-Chassis als Halbmonatslieferung für England, die England-Order hatte sich auf insgesamt 250 Stück erhöht.

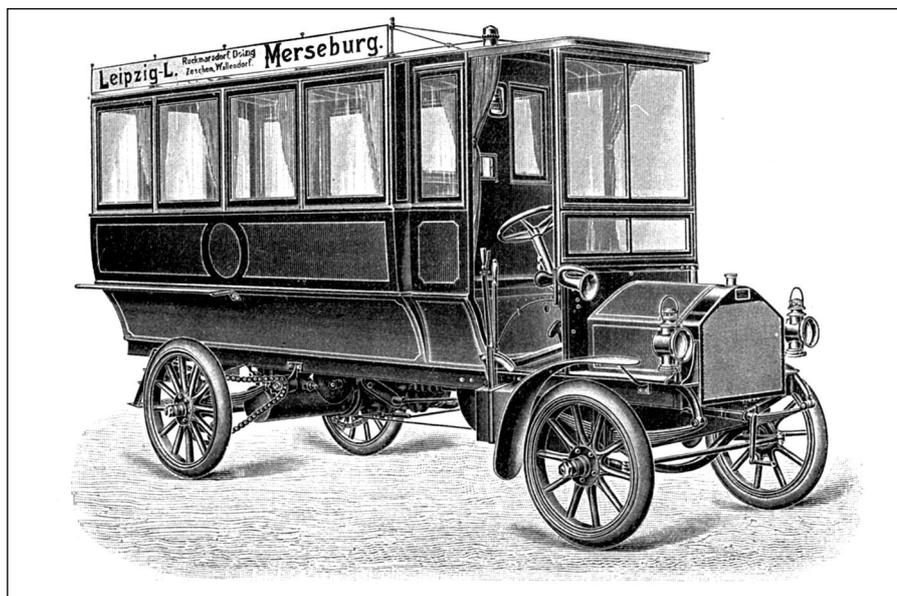
Mit einer Konvention über die einheitliche Bemessung der PS-Leistung, änderten sich nun auch die Angaben.



24-PS-Stoewer-Lkw 1905 <sup>1</sup>



Stoewer-Hotelbus 1905 <sup>1</sup>



12/15-PS-Stoewer-Omnibus mit Zweizylinder-Motor 1903 <sup>1</sup>

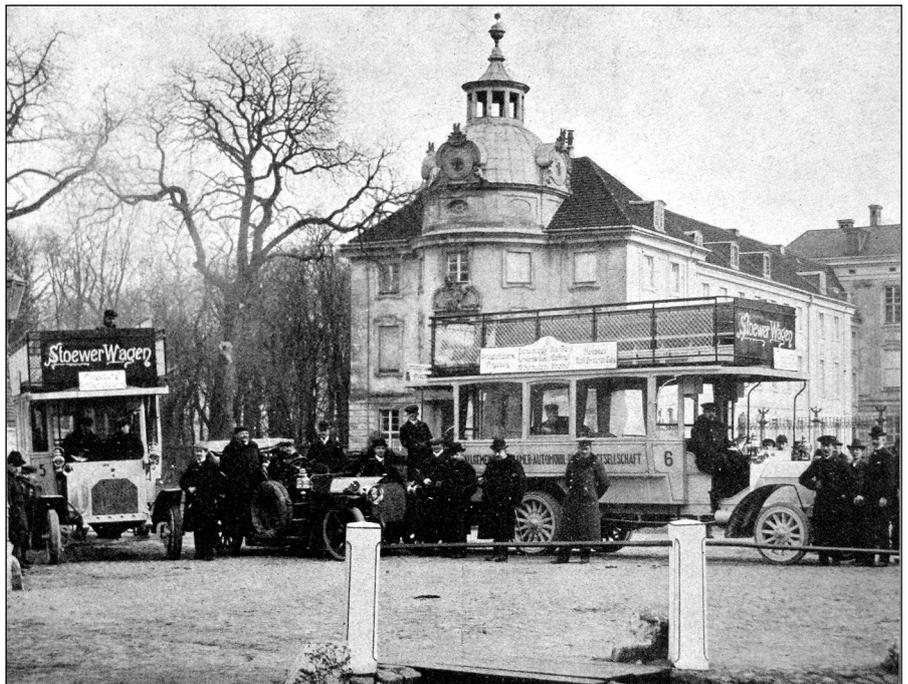
Zur Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1906 führte Gebr. Stoeber ein neues Markenzeichen ein und präsentierte ihren neukonstruierten 24-PS-Bus Typ OS I für (20 Personen) mit Hinterperron sowie den Lkw L I mit 4 t Tragfähigkeit (28/32 PS). Das Lieferwagenangebot vertrat ein 1-Tonner auf 12/15-PS-Zweizylinder-Fahrgestell.

Im Motoren-Bau betrat Chef-Konstrukteur Ingenieur George Hoffmann mit einem Sechszylinder-Typ P 6 (35/50 PS, 120×180) Neuland (auch mit 40/45 PS, 120×130 beschrieben, auch 8,9 Liter). Ein Fahrzeug für 10 Personen erhielt der deutsche Kaiser 1907.

Auch in Italien und Belgien fasste man Fuß: In Genua und Mailand liefen Stoewer-Lastwagen, in Brüssel 4,5-Tonner L 4 I (24/30 PS) zum Mehtransport einer Mühle (Moulin Dambot), derselbe Typ lief ab 1. September auch für die Meherversorgung Köslins.

Die Internationale Automobil-Ausstellung Berlin 1907 brachte einen überarbeiteten Omnibus und Lkw mit für Benzolbetrieb ausgelegtem 24/30-PS-Vierzylinder. Einem nationalen Aufruf des Prinzen Heinrich von Preußen, heimischen Treibstoff zu präferieren, war man mit speziellen Benzolvergasern gefolgt. Ein 9/12-PS-Zweizylindermodell (2281 ccm, auch mit 10/12 PS beschrieben) konnte als Pritschenwagen 1 t, als Kastenwagen 0,75 t Nutzlast bewegen. Nachweisbar lief er nicht nur in Berlin, sondern auch in London.

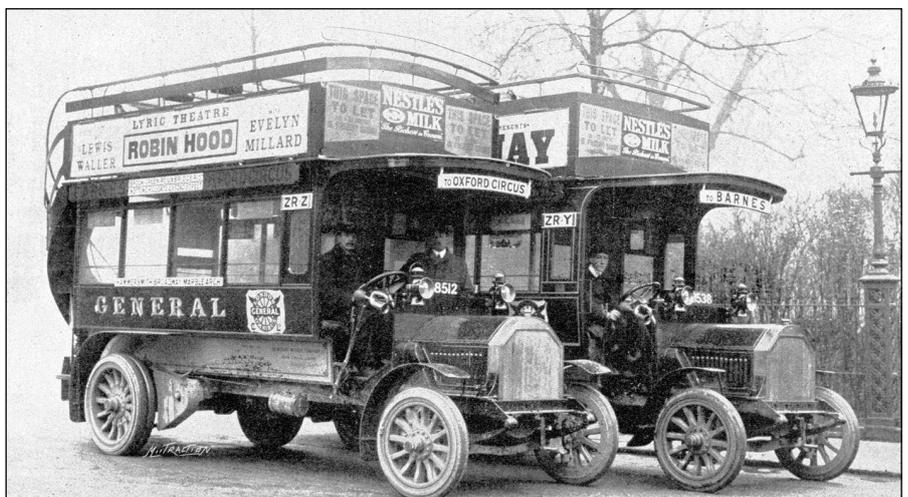
Mit dem sich abzeichnenden Gegenwind der englischen Autoindustrie warb Gebr. Stoewer verstärkt um Inland-Absatz. Potsdam erhielt am 13. März 1907 als erste deutsche Stadt zwei Stoewer-Decksitzbusse mit 24/30 PS. Auch die Lkw stellte man stärker in den Vordergrund. Eine damals phänomenale Leistung stellte die Werbefahrt eines 70 Zentner schweren Fasswagens (Typ L 4 I, 24/20 PS) am 29. Juni 1907 von Schöneberg (Berlin) bis Stettin (170 km) in sechsständiger Fahrzeit dar. Eine Fahrt eines L4I-Brauereilastwagens (24/30 PS) der Stettiner Brauerei A.-G. Elysium am 3. Juli bewies ein weiteres mal die Leistungsfähigkeit der Stoewer-Produkte: mit 26 1/2 Tonnen (Fass ??) Bier beladen bewältigte man eine Strecke, die tags zu-



Zwei Omnibusse für Potsdam 1907



Stoewer-Omnibus im Kaukasus 1905 <sup>1</sup>



Stoewer-Omnibusse in London 1906 <sup>1</sup>

vor 6 Pferde mit 40 Ztr. Belastung kaum bewältigten.

Erstmals nahm Gebr. Stoewer im Oktober 1907 an einer Zuverlässigkeitsfahrt für Nutzwagen teil: am Internationalen Wettbewerb zur Prüfung von Kraftfahrzeugen für den Personen- und Gütertransport. Ein neuer 0,75-t-Kardanlieferwagen L II (9/12-PS-Zweizylinder, 2281 ccm, 110×120) mit Peumatikbereifung brachte ebenso eine Goldmedaille, wie der neue 5-t-Lkw Typ L I (24/30 PS, 5881 ccm, 120×130), der zusätzlich ein Diplom für geringsten Brennstoffverbrauch erhielt. Daneben nahmen ein 4-t-Lkw Modell 1907 (24/28 PS, 5429 ccm) und der 24-

Personen-Omnibuss (24/28 PS) teil.

Zur gleichen Zeit übernahm man die Fertigung des > Autonom-Kleinwagens von der Deutschen Motorfahrzeug-Fabrik G.m.b.H. in Berlin.

Die Herbst-Ausstellung Berlin 1907 präsentierte die Modelle 1908, darunter neben den bekannten Droschken und Lieferwagen die neuen Omnibus-Modelle, die mit Rücksicht auf die verschärften Londoner Polizeivorschriften leiser konstruiert (großer Gang direkt geschaltet, Westinghouse-Kette statt Rollenkette) waren. Als Motor wurden in den 5-t-Lastwagen und -Omnibussen (24, 34 und 40 Personen) Vierzylinder mit 18/24 PS und 24/32 PS eingebaut.

Zusätzlich gab es einen neuen kleinen Lieferwagen mit 6/12-PS-Vierzylinder.

Neue Motorisierungsmöglichkeiten erprobte die Stadt Köln ab Frühjahr 1908: Müllabfuhr- und Sprengwagen in Cöln. Leihweise stellte Stoewer einen 5-t-Lkw mit Kippvorrichtung für einen 10-cbm-Müllaufbau zur Verfügung, dem ein Anhänger mit 8-cbm-Müllarium angehängt werden konnte.

*AAZ 1908 21 65 II - 22.5.) Foto:* Neuer Stoewer-Autobus der Kurländischen Automobil-Verkehrs-Gesellschaft in Libau.

Nach Erprobung durch die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen in Berlin im Juli erhielt Stoewer am 23. August 1908 für ihren 5-t-Lkw Typ L 4 II (24/32-PS-Vierzylinder, Benzin oder Benzol) die Subventionsberechtigung. Stolz warb man mit dem Prädikat: kriegsbrauchbar. Mit Anhänger durften auf deutschen Strassen 6 t (4 und 2 t) bewegt werden. Lediglich ein klappbares Stoffverdeck bot dem Bedienungspersonal Witterungsschutz. Von 150 geförderten Fahrzeuge erhielt Stoewer ein Kontingent von xx Stück. Insbesondere die Subventions-Typen gingen in den Export, u. a. nach Senosetsch bei Divacca, ins böhmische Braunkohlenrevier und nach Russland, wo sie ab Oktober 1908 von der russischen Reichspost in St. Petersburg eingesetzt wurden. Das russische Ministerium für Handel und Industrie verlieh 1909 den Stoewerwagen zudem anlässlich der allrussischen Müllerei-Ausstellung in St. Petersburg eine Große Goldene Medaille.

*AAZ 1908 43 55 IV - 23.10.) Foto:* Stoewer-Lastwagen Type L II, 12 PS, Zweizylinder: geliefert an die Kreis-Abdeckerei Schleswig

Ein neues Markenzeichen zierte die Kühler der Modelle 1909.

1909 brachte einen 10/18-PS-Vierzylinder-Kardanwagen (90×100). Konstruktiv lehnte er sich eng an den kleinen Stoewerwagen an. Der Vierzylinder-Motor für Benzol/Benzin-Betrieb war genau wie bei diesem in einem Block gegossen. Die Landaulet-Ver-



sion war auch mit auswechselbarer Lieferungswarenkasten-Karosserie à deux mains erhältlich. Außer dieser 10/18-PS-Type baute die Firma noch ein kleines Chassis Type LT 4 (12/14 PS), das sich als Droschke in Paris und London einfuhrte und auch für Kastenlieferwagen (ca. 0,35 t) genutzt wurde.

An der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909 nahm man mit dem Omnibus xxx (24 Personen, 120×130), sowie dem L 4 II (120×130) teil. Im neuen 32/34-Vierzylindermotor konnten Schwebbenzin, Benzol und Benzin verbrannt werden. Zusätzlich bot man einen neuen 1,5-t-Lkw (10/18 PS-Vierzylinder, 88×115) auf.

Im Laufe des Jahres 1909 kamen als neue Lkw- und Omnibus-Modelle mit einem 35/40-PS-Vierzylinder auf den Markt. Die Subventionsberechtigung galt auch für den Typ L. 4 II (5 t). Mit dem gleichen Chassis wie der Subventions-Lkw, aber für 3 t Nutzlast und geringerer Geschwindigkeit baute Stoewer zudem den Typen L 4 II (120×130). Einer der ersten Abnehmer dieser allgemein als 3 tons bezeichneten Wagen war ein Großgrund- und Fabrikbesitzer im damals rumänischen Moldau-Gebiet. Auf der allrussischen Müllerei-Ausstellung 1909 erhielt ein 4-5-t-Stoewer-Lkw Type L 6 S (38 PS) Medaillen-Auszeichnungen.

Im Spätherbst 1909 eröffnete die Gebr. Stoewer in London unter der Firma Stoewer Brother eine eigene Filiale in der Queen Victoria Street 35.

Einen am Kühler gepunkteten Stoewer-Schriftzug trugen die L T 4-Modelle 1910 (6/14 HP-Vierzylinder, nach der neuen Steuerformel). Als neuer Oberingenieur fungierte ab Herbst 1910 Max Schneider, da Bernhard Stoewer krankheitsbedingt ausschied.

Am 6. März 1910 beschlossen die Hersteller der Subventions-Wagen inklusive Stoewer eine Konvention, in der Verkaufsbedingungen, Preise, Zahlungsweise und Erfüllungsort, Lieferzeit, Übernahme und Versand sowie die von den Fabriken zu leistenden Garantien einheitlich für das Subventionsjahr 1910/1911 festgelegt wurden. Warum Stoewer an der Subventionsfahrt vom 21. November 1910 nicht teilnahm, ist nicht bekannt, nachdem von

1908 bis 1911 genau 17 Fahrzeuge gefördert worden waren.

Der (1911)-Fünftonner Typ L 4 III (38 PS) entsprach den Vorschriften des Heeres. Der 3-Tonner (32 PS) Kette, der 4-5-Tonner L 4 II (32 PS)

Auf der IAA in Berlin 1911 stellte Stoewer die Fahrzeugtypen B 1 (Modell 1912, 6/16 PS), B 2 (Modell 1912, 9/22 PS), B 5 (Modelle 1912, 6/16 PS) und B 4 (Modell 1912, 16/40 PS, ventilloser-Knight-Motor) aus.

Da Stoewer 1911 nicht an den Prüfungsfahrten für Subventionsfahrzeuge teilnahm, erhielten sie auch keine Quote für das Subventionsjahr 1911/1912, und trotz Teilnahme an der Prüfungsfahrt der Armeelastzüge neuer Art (Typ 1913) auch nicht für das Etatjahr 1912/1913.

In Berlin erprobte man 1911 einen neuen Nutzautomobil-Typ, einen Mörteltransporter (Spezialkonstruktion des Technikers Sukohl) bei den Marienfelder Mörtelwerken. Mit drei Kästen von je 1 cbm Fassvermögen transportierte auch ein Stoewer-Motorzug mit Anhänger täglich 48 cbm Mörtel, soviel

wie bisher fünf Pferde-Gespanne. Auch im eigenen Werk bediente man sich nun des Lkw. Stoewer beförderte mit zwei Wagen im Pendelverkehr seine Pkw zum Bahnhof und Hafen.

1911: Omnibus: mit offenem Oberdeck für 34 bis 40 Personen Typ O.S.P.L. (32 PS) und einen Omnibus für 24 Personen Typ O.S.P. (32 PS) für 14 Personen konnte man den 14sitzigen Omnibus Typ O.S. (32 PS) ordern.

MW 1911 747) IAA Berlin: Typen B 1, B 2 Modell 1912 9/22 PS, B 4 16/40 PS (ventilloser Knight-Motor) auch mit geräuschlosem Stoewer-Ventil-Motor 18/45 PS (Blockmotor paarweise), B 5 Modell 1912 6/16 PS (etwas kürzerer Hub und größerer Zylinderdurchmesser als B 1.

An Lastwagen bot Stoewer 1911/1912 den Dreitonner Typ L 5 (38 PS) und den 4-5-t-Lkw L 6 (42 PS) an. Größer war die Auswahl an Omnibussen: Kleinster war der Typ L 5 O (38 PS) der lediglich 16 Personen Platz



Der Stoewer-Lkw in der Werbung 1916 <sup>1</sup>



Der Stoewer-Lkw in der Standard-Werbung 1915-1922 <sup>1</sup>



Der Stoewer-Trecker in der Werbung 1919 <sup>1</sup>

bot, es folgte der Typ L 5 OP (Omnibus mit Perron) mit 22 Sitzplätzen (beide mit 38-PS-Vierzylindermotoren) und schließlich der auch im Export erfolgreiche Omnibus-Typ L 6 OI (Omnibus mit Imperial-Oberdeck) für 38 bis 40 Sitzplätze und 42-PS-Motor.

*AAZ 1912 36 III 39 - 6.9.)* Stoewer-Neubauten (*Bilder*). Der fortwährend steigende Konsum ihrer erstklassigen Erzeugnisse hat die Stoewer-Automobilwerke in Stettin veranlasst, ihr Fabrikwesen um mehrere ausgedehnte Werkstättengebäude zu vergrößern. Karosseriewerkstätte ca 4000 qm Grundfläche. Die neue Fabrikabteilung soll in diesem Herbst noch in Betrieb genommen werden.

Zur russischen Militär-Lastwagen-Prüfungsfahrt (ca 2500 km) im Oktober 1912 nahm Stoewer mit zwei 3-Tonnern des Typs L 5 teil und erhielt die Bewertung gut bzw. genügend. Beide Wagen wurden von der russischen Regierung angekauft.

Erst 1913 erhielt Stoewer wieder ein Kontingent an den Subventionswagen für 3 Armeelastzüge und 3 Einzelwagen.

1913 offerierten die Stettiner den Kardan-Zweitonner L 1, den Kardan-Dreitonner L 2 (beide 28/32 PS) und den subventionsberechtigten Viertonner L 6 S (38/42 PS) mit Kettenantrieb an. Das Lieferwagen-Programm beinhaltete die Typen C 1 (6/18 PS) für 0,4 t und C 2 (9/28 PS) für 0,6 t Nutzlast. Das Stoewer-Busprogramm beinhaltete die Kardan-Typen mit einem 32-PS-Motor L 1 O (für 14 bis 16 Personen und L 2 O (22 bis 28 Personen). Als Flaggschiff galt weiterhin der Verdecksitzbus L 6 S OI (38 bis 40 Personen) mit 42 PS und Kettenantrieb.

Während des Ersten Weltkriegs richtete die deutsche Heeresverwaltung im Stoewer-Werk ein Kraftwagendepot. Von hier aus wurde der Hauptbedarf des Ostheeres gedeckt. Stoewer lieferte aus eigener Herstellung ihre bekannten Tourenlimousinen sowie Spezialkonstruktionen, insbesondere Kranken-, Telegraphen- und Feldpostwagen. Basis waren die Typen L 1 und L 2 (beide mit (0,5/1,25–1,5 t) 32-PS-

Vierzylindermotoren), deren Chassis verlängert worden waren. Beide Untergestelle standen auch für sogenannte Kavallerie-Lastwagen zur Verfügung. Als Antriebsstoffe konnte man Benzin, Leichtbenzin, Benzol und Spiritus verwenden.

Am 29. Mai 1916 (mit Wirkung ab 1.1.1916) wandelten Emil und Bernhard Stoewer ihr Unternehmen ohne die Hilfe einer Bank in eine Aktiengesellschaft (Familien-Aktiengesellschaft) um.

Als Folge der von der deutschen Heeresverwaltung aufgestellten Regeln für den Bau von dringend benötigten Dreitonnern baute auch Stoewer ab 1916 sogenannte Regel-Dreitonner (36 PS) und Heeres-Viertonner mit 28/45 PS.

1917 nahm Stoewer den Bau von Flugzeugmotoren (Lizenz Argus) und Motorpflügen (38 PS) auf, für deren Produktion man einen weiteren Neubau in Angriff nahm. Nach langjährigen Versuchen sollte der Motorpflug 1924 in Serie gehen, doch war zu diesem Zeitpunkt die Entwicklung an diesem Koloss vorübergegangen.

Nach dem Krieg führte man die Lkw-Fertigung mit den Kardan-Typen 1 T 17 (10/28 PS, 1 t) und 3 T 16 (38 PS, 3 t) sowie den kettengetriebenen Modellen L 2 K (35 PS, 3 t) und L 6 S (42 PS, 4–5 t) fort. In alter Tradition bot man auch darauf basierende Omnibusse an.

1921 baute Stoewer zwei Lkw- und Omnibus-Typen auf einem 3-t- (32 PS) und einem 4–5-t-Chassis (42 PS), beide mit Kettenantrieb.

Ketten-Lkw; Stahlgussräder, Omnibusse entsprechen den Lkw (Tabelle), das Pkw-Programm umfaßte die Typen 6/18, 8/24, 12/36, 19/55 und 42/120 (Tabelle)

1921 reduzierte Stoewer das Nutzfahrzeugprogramm beträchtlich. Als Lastwagen, Spezialwagen und Omnibus (20–40 Personen) baute man lediglich noch einen Typ, den L 6 S (42 PS). Vier Pkw/Lieferwagen-Modelle blieben jedoch in der Fertigung: Typ D 3 (8/24 PS-Vierzylinder, 0,4 t Nutzlast) und die Sechszylinder-Modelle: Typ D 5 (12/36 PS, 0,5 t), Typ D 6

(19/55 PS, 0,7 t) und Typ 7 (42/120 PS, 0,75 t).

Im Laufe des Jahres 1924 ersetzte man sie durch die Typen D 9 (9/32 PS), 10/50 PS Vierzylinder (D 10, Sportwagen) und den Sechszylindertyp D 12 (12/36 PS). Die Schwer-Lkw- und -Omnibusfertigung wurde vollständig aufgegeben und nur noch ein völlig neugehalteter kleiner Eintonner Typ 1 T 1 (10/28 PS, 1–1,3 t Nutzlast) sowie ein ebenfalls neuer Dreitonner Typ 3 T 1 (38 PS) produziert.

Noch 1927 war der Dreitonner im Programm (40 PS) mit Elastik- und Luft-Bereifung, daneben offerierte Stoewer weiter Lieferwagen auf ihren Pkw-Chassis Typ D 9 V (9/38-PS-Vierzylinder, 0,5–0,7 t NL) und D 12 V (13/55-PS-Sechszylinder, 0,75–1 t NL). Wegen finanzieller Schwierigkeiten nahm Stoewer nicht an der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung 1927 in Köln teil.

*AAZ 1928 9 30 - 3.3.)* 13/55-Stoewer-Krankentransportwagen und 6/30-PS-Lieferwagen Typ LF 6 (Vierzylinder) für 0,6 t Nutzlast und Dreitonner 40 PS;

Zur IAA Berlin 1931 zeigte Stoewer einen Dreiachser für 2 t Nutzlast mit einem 50-PS-Motor nach Lizenz der Morris Commercial Cars Ltd., Birmingham, und einen importierten gleichmotorisierten zweiachsigen 1,5–2-Tonner R 20 cwt (35 PS, 2512 ccm). Der Dreiachser war als Geländewagen mit getrennt angetriebenen Hinterachsen versehen. Darüber hinaus präsentierte Stoewer einen zweiachsigen Omnibus Typ Emperor mit 110-PS-Sechszylindermotor (7 Liter). Die wirtschaftliche Situation Deutschlands verschlechterte sich zusehends und nach dem Banken-Zusammenbruch 1931 stellte man das Morris-Stoewer-Projekt zurück.

1932 kam es zu einer Sanierung, nachdem schon zuvor nur mit Hilfe der Stadt Stettin die Pkw-Fertigung aufrecht erhalten geblieben war. Als einziges Nutzfahrzeug blieb 1933 der 6/30-PS-Vierzylinder-Lieferwagen Typ R 140 (mit Vorderradantrieb) für 0,35 t im Programm. Wann herausgekommen ??? Im Herbst 1933 begann Stoewer

zwei neue Modelle in die Produktion zu nehmen ...

Noch einmal erwog Stoewer Lastwagen zu bauen. Nach dem Schellprogramm von 1939 war ein 3-Tonner mit Dieselmotor vorgesehen. Der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrzeugwesen behielt sich vor, die Konstruktionsart und den Zeitpunkt des Baubeginns zu bestimmen. Dazu kam es nicht mehr. Im zweiten Weltkrieg fertigte man den sogenannten Einheits-Pkw Typ 40 für das Militär.

Nach Kriegende, im Juli und August 1945, wurde das Stoewer-Werk von den russischen Truppen demontiert. Eine Wiederbelebung der Marke Stoewer in Westdeutschland scheiterte am Tod des letzten Direktors der Stoewer-Werke, Karl Trefz, der am 14. Oktober 1947 verstarb.

Stettin wurde polnisch und erhielt den Namen Szczecin. In den ehemaligen Stoewer-Werken wurden bis Mitte der sechziger Jahre Junak-Motorräder und -Motordreiräder gebaut. Später fertigte dort die Kfz-Mechanische Fabrik Polmo Lenksysteme und Antriebswellen für den polnischen Fiat-Lizenz-Pkw.