

Stoewer

Bernhard Stoewer (* 16. April 1834 in Pyritz; † 4. Juli 1908 in Ems) war ein deutscher Mechaniker und Unternehmer. Er gründete 1858 die in Stettin ansässige *Firma Stoewer* und bewies Gespür für neue und unbekannte Produkte. Welche später sehr populär wurden. Im gleichen Jahr wurde auch mit der Produktion von Nähmaschinen begonnen. Ab 1893 wurde die Produktion von Fahrrädern und ab 1903 auch die Herstellung von Schreibmaschinen aufgenommen.



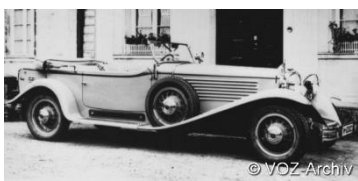
1893 gründete er seine zweite Firma, das „*Stettiner Eisenwerk Bernhard Stoewer sen.*“, in der seine Söhne Emil und Bernhard in leitender Stellung arbeiteten. Hier wurden zunächst Werkzeugmaschinen und Fahrradteile produziert, bald wandten sich die Söhne dem Fahrzeugbau zu.

Ab 1898 entstanden Motordreiräder mit vorderem Einzelrad nach Art des De-Dion-Bouton-Motordreirad. Im Jahre 1899 wurde das Eisenwerk von den Söhnen (Bernhard Stoewer jun. und Emil Stoewer) übernommen und in *Gebrüder Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge* umbenannt. Im gleichen Jahr wurde als erstes Modell der Große Stoewer Motorwagen vorgestellt. Stoewer gehört damit zu den Pionieren des Autobaus in Deutschland.

Nachdem Bernhard Stoewer am 2. April 1908 sein 50-jähriges Geschäftsjubiläum gefeiert hatte, zog er sich nach Ems zurück, wo er wenige Wochen später starb.

Die Umwandlung in die Aktiengesellschaft Stoewer-Werke AG, vormals Gebr. Stoewer, erfolgte 1916. Von 1917 bis 1926 baute Stoewer auch Traktoren. Ab 1926 war Fritz Fiedler im Unternehmen tätig und stellte 1927 als sein erstes Modell den gemeinsam mit Bernhard Stoewer jun. entwickelten F 6 (6/30 PS) mit 1,6-Liter-Vierzylindermotor vor.

In den 1920er Jahren machte sich das Unternehmen einen Namen als Kleinserienhersteller hochwertiger und sportlicher Luxuswagen, die auf Augenhöhe mit Horch und Mercedes konkurrierten. Der S 8 (8/45 PS) mit 45-PS-Achtzylinder-Reihenmotor und Hinterradantrieb stellte 1928 in seiner Klasse ein solides Angebot dar, gefolgt vom G 15 Gigant (15/80 PS) mit 80-PS-Achtzylindermotor, der bis 1933 in Produktion blieb.



Spitzenmodell war der P 20 Repräsentant (20/100 PS) mit 100-PS-Achtzylinder, von dem jedoch von 1930 und 1933 nur 24 Fahrzeuge entstanden. Stoewer versuchte nie, auf dem Massenmarkt zu konkurrieren, und die solide Finanzbasis ermöglichte es, das große Sterben der Autohersteller in der Weltwirtschaftskrise zu überleben.

Im Jahr 1930 begann Stoewer einen ersten kleinen Wagen mit Frontantrieb zu entwickeln. Der Stoewer V 5 mit Vierzylinder-V-Motor (1,2 Liter Hubraum, 25 PS) war im selben Jahr fertig zum Test. Ab Januar 1931 wurden in Serie 2100 Wagen bis 1932 gebaut. Vom Nachfolger Stoewer R 140 mit 1,4-Liter-Reihenmotor (30 PS) verließen 2310 Fahrzeuge das Werk in Stettin. Danach folgten die immer größer werdenden Mittelklassewagen R 150 (1,5 Liter, 35 PS, 1934) und R 180 (1,8 Liter, 45 PS, 1935) sowie 1934 der Stoewer Greif V8 mit einem 2,5-Liter-Achtzylinder-V-Motor und 57 PS Leistung. Alle Wagen waren frontgetrieben.

Das Stettiner Unternehmen war ab Mitte der 1930er Jahre im Zuge der Aufrüstung der Wehrmacht in die zentral gelenkte Rüstungsproduktion eingebunden.

Der bei Stoewer entwickelte und dort von 1936 bis 1943 gefertigte Leichte Einheits-Pkw (LEPKW) mit Allradantrieb wurde mit 11.000 Wagen zum meistgebauten Stoewer-Fahrzeug. In Lizenz wurde der BMW 325 und der Hanomag 20B produziert.

Auf Anordnung der NS-Regierung wurde 1937 der Stoewer-Flugmotorenbau in die Tochterfirma Pommersche Motorenbau GmbH in Arnimswalde (heute Zalom, Polen) ausgelagert. Ab 1943 baute das Stettiner Werk in Lizenz das NSU-Kettenrad.



Nach Kriegsende fiel Stettin an Polen und die Firmengeschichte endete. Die Werksanlagen wurden demontiert und in die UdSSR verbracht.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.12.2020

Bilder ID: 202057
© VOZ-Archiv