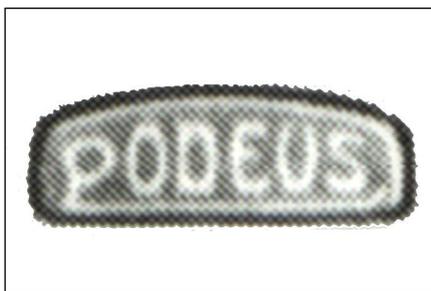
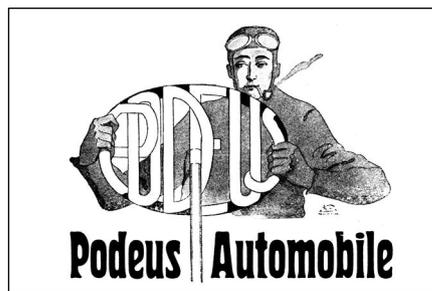


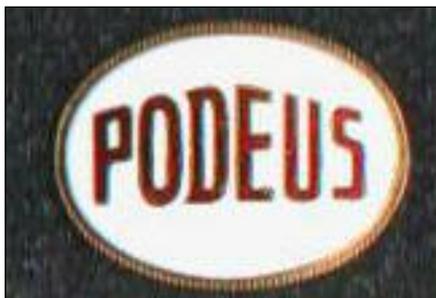
1910



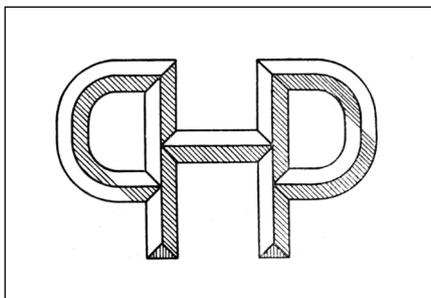
1911



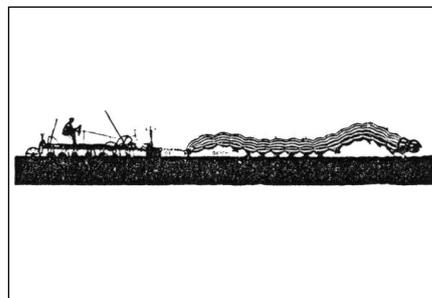
08.05.1913 – 176 653



Brosche



31.07.1919 – 241 637



11.05.1920 – 259 221

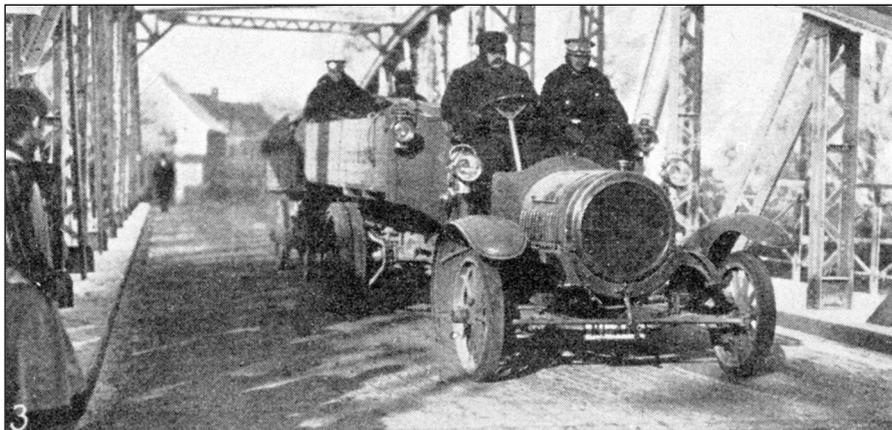
**Podeus  
1905 – 1921**

Der Kommerzienrat Paul Heinrich Podeus nahm 1902 in der Waggonfabrik seiner Firma Paul Heinrich Podeus, Eisengießerei und Maschinenfabrik, Wismar in Mecklenburg, Lindenstraße, den Bau von Motorlastwagen auf.

Joseph Vollmer (> Dinos, > Kühlstein, > NAG, > Namag) lieferte die Konstruktionen der 1905 erstmals in die Öffentlichkeit getretenen Podeus-Lastkraftwagen. Sie besaßen den von Vollmer entwickelten und auch bei den NAG- und Namag-Lkw verwendeten runden Kühler.

Ab dem Subventionsjahr 1909/1910 fertigten die Podeus-Werke, Wismar in Mecklenburg, Subventions-Armeelastzüge. 1911 kamen Motorpflüge und Pkw (Vierzylinder von 9/24 und 10/30 PS) hinzu, alles Konstruktionen von Joseph Vollmer.

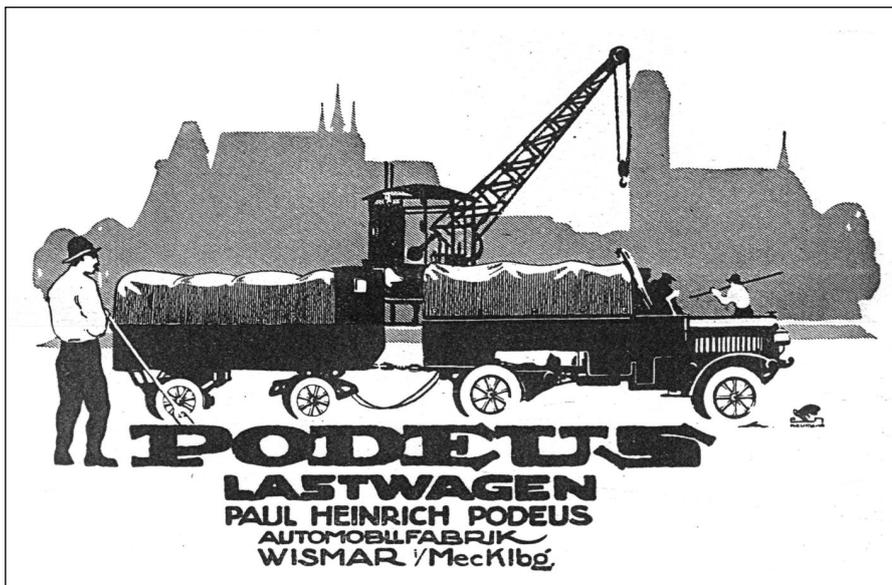
Erst 1912 wurde eine besondere Automobilfabrik gebaut und die Fertigung neuer, nach den Richtlinien der Heeresverwaltung konstruierter Armeelastzüge Typ 1913 aufgenommen, die bei Podeus unter der Bezeichnung Typ 35 L 5 liefen. Zwar baute Podeus stärkere Motoren (32/60 PS) als vorgeschrieben ein, doch durfte der neue Typ zur Schonung der Straßen statt bisher



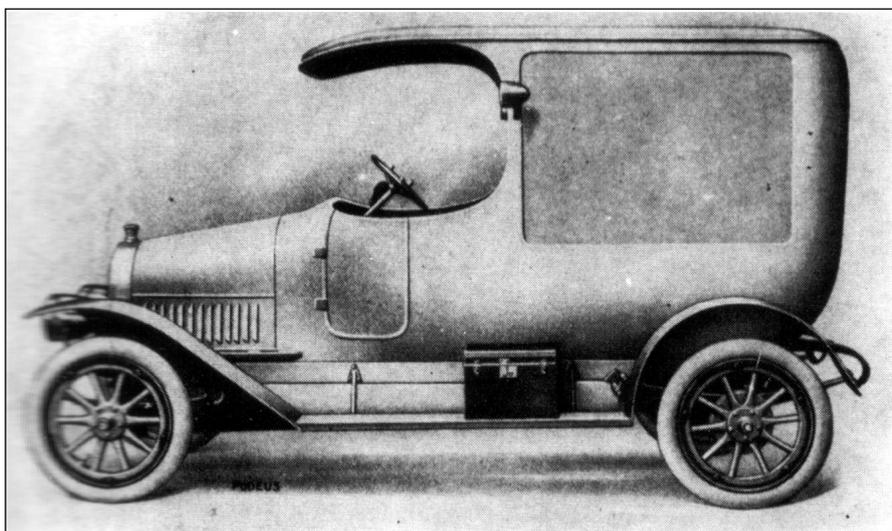
Podeus bei der Subventionsfahrt 1908 mit Rundkühler von Ing. Vollmer

**Subventionsfahrt 1910.**  
 „Podeus“-Lastzug (Kriegsbrauchbare) ca. 2000 Km ohne jegliche Betriebsstörung.  
 Fordern Sie Offerte und Zeugnisse.  
**Paul Heinrich Podeus, Wismar (Mecklenburg).**

Podeus-Werbung 1911



Podeus-Werbung 1912<sup>1</sup>



Podeus-Lieferwagen 191x



Podeus-Lastwagen mit Pritsche 191x

10 t nur noch 7,5 t Nutzlast befördern. Der Erfolg blieb nicht aus und Podeus lieferte diesen Subventions-Typ und Lkw für 3 t auch nach Südamerika. Der Dreitonner Typ 30 L 3 besaß einen 21/45-PS-Vierzylindermotor. Auch Omnibusse bot Podeus an, von denen jedoch keine Ausführungen bekannt wurden.

Luxus- und Geschäftsautomobile baute Podeus ab 1912/1913 auf den Fahrgestellen 7/20 PS, 9/24 PS (0,75 t) und 10/30 PS (Typ P. I, 1 t Nutzlast).

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs übernahm Podeus die Lieferung von 100 Verwundetentransportern, die man auf verstärkte Pkw-Fahrgestelle aufbaute. Die noch zu Friedenszeiten für die Landwirtschaft entwickelten riesigen Podeus-Zugmaschinen (65-PS- und 90-PS-Vierzylinder-Benzol-Maschinen), fanden in großer Zahl Verwendung als Schlepper (bis zu 6 t Last) bei den Fliegertruppen und der Artillerie. Sie waren zu Kriegsbeginn die einzigen Zugmaschinen, die den Anforderungen des Heeres gewachsen waren.

Anfang 1915 schied der verantwortliche Ingenieur Carl Vogler aus dem Unternehmen aus. Er gründete später die Maschinen- und Werkzeugfabrik Karl Vogeler, Berlin, zum Bau eigener Pflugsysteme. Um 1916 erhielten die Fahrzeuge Differentialsperren. Dekompressoren erleichterten das Anlassen der Fahrzeuge erheblich.

Nach dem Kriege beschränkte man sich auf den Bau von Dreitonnern (Typ L 3 M 16, 35/50 PS) und Fünftonnern. Am 19. Oktober 1921 wurde die offene Handelsgesellschaft in eine G.m.b.H. (Maschinenfabrik Podeus, G.m.b.H.) umgewandelt. Man konzentrierte sich noch eine Weile auf Raupenschlepper (40/45 PS) für die Landwirtschaft, jedoch ohne Erfolg.



Podeus 1920

Im Januar 1922 erwarb die Stock Motorpflug Akt.-Ges., Berlin, das Wismarer Unternehmen. Am 2. März 1922 wurde es mit Hilfe des Großindustriellen Richard Kahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und als eine Abteilung der Stock Motorpflug Akt.-Ges. (> Stock) in sein Imperium eingliedert. Der Lastkraftwagenbau wurde aufgegeben. 1926 zerfiel das Richard-Kahn-Imperium.



Podeus-Werbung 1914



Podeus-80-PS-Traktor 1914