



In Bielefeld hatte sich, ähnlich wie in Frankfurt a. M., eine große Fabrik für die Herstellung von Nähmaschinen und Fahrrädern entwickelt. Sie war gegründet worden im Jahre 1867 von Nicolaus Dürkopp. Die Dürkopp-Werke A.-G. nahm schon im Jahre 1894 einen Versuch zum Bau von Automobilen auf. Die Wagen wurden nach dem ersten Konstrukteur der Werke Canello-Dürkopp-Wagen genannt. Sie hatten zunächst Einzylinder-, später Zweizylinder- und interessanterweise auch Dreizylindermotoren. Bild 15 zeigt einen der ältesten Dürkoppwagen aus dem Jahre 1899. Er nannte sich „kleiner Sportwagen“ und erregte auf der Internationalen Motorwagenausstellung in Berlin 1899, wie es in einem damaligen Pressebericht wörtlich heißt, „vielen Beifall, da seine ganze Bauart einen sehr vornehmen und vollendeten



Bild 16. Wertheim-Wagen der Berliner Motorwagenfabrik Tempelhof

Eindruck hervorrief“. Auch das zweite erst im Jahre 1911 der Dürkopp-Werke A.-G. angegliederte Werk in Berlin-Reinickendorf fing schon in der damaligen Zeit unter dem Namen Berliner Motorwagenfabrik in Tempelhof an, Fahrzeuge, und zwar hauptsächlich solche für Beförderung von Nutzlasten zu bauen. Die Tempelhofer Fabrik dehnte sich in kurzer Zeit sehr aus und übernahm die Herstellung von Geschäfts-Reklamewagen nach dem System Valentin. Diese Wagen hatten einen vorn liegenden Motor, Übertragung durch Riemen auf ein Vorgelege und die Differentialhinterachse. Die Karosserien dieser Wagen waren sehr geschmackvoll und geräumig, so daß der motorische Fuhrwerksbetrieb sich mit diesen Fahrzeugen bei den großen Warenhäusern sehr schnell einbürgerte (Bild 16). Allein das Warenhaus A. Wertheim schaffte sich bis gegen 50 solcher Wagen an.

Jetzt gingen auch Firmen an, einzelne Teile für den Automobilbau als Spezialartikel zu fabrizieren. Es war dies der Anfang für die später so bedeutend werdende Zubehörindustrie. So finden wir auf der großen Internationalen Motorwagen-Ausstellung