

Die Geschichte der Industrialisierung in Bielefeld: Nachfolgeindustrien

Bei dem nachfolgenden Text handelt es sich um Auszüge aus „60 Jahre Dürkopp Werke“, erschienen 1927.

Q3: Die Geschichte der Dürkopp Werke

Es ist in der Geschichte der älteren deutschen Industrie-Unternehmungen nicht eben selten, dass ihre hervorragenden Männer aus dem Arbeiter-, Handwerker- und Kleingewerbe hervorgegangen sind. Mit bescheidenen Mitteln beginnend, aber den Zeitpunkt und die Zeitumstände richtig erfassend, stiegen diese eisernen, willensstarken Naturen zu Großindustriellen empor, [...] Zu dieser Art von Männern zählte auch Nikolaus Dürkopp. Einer schlichten Bürgerfamilie im benachbarten Herford entstammend, machte er nach beendeter Schulzeit in der Kunstschlosserei von Köller in Detmold von 1856 bis 1859 seine dreijährige Lehrzeit durch. Schon hier machte sich neben hervorragender fachlicher Begabung sein glühender Lerneifer und seine unermüdliche Strebsamkeit geltend. In seinen bei der damaligen vierzehn- und mehrstündigen Arbeitszeit sehr knappen Feierstunden suchte er sich aus eigenem Antrieb in der feineren Mechanik weiterzubilden. Er errang die Anerkennung seines Lehrmeisters und das Lob der damals noch bestehenden Innungs-Prüfungskommission für eine im zweiten Lehrjahre selbstgefertigte Tischwaage. Nach beendeter Lehre arbeitete er in größeren Werkstätten in Berlin, Hamburg und Bremen und trat im Jahre 1860 bei dem Uhrmacher und Feinmechaniker Böckelmann in Bielefeld als Gehilfe ein. Böckelmann befasste sich damals bereits in seiner Uhrmacherwerkstatt auch mit Reparaturen an den seit Ende der 50er Jahre in Bielefeld eingeführten Nähmaschinen und hier kam Dürkopp zum erstenmal mit der „eisernen Nähmamsell“, wie man damals scherzhaft die Nähmaschine nannte, in Berührung. Es war sozusagen seine Schicksalsstunde, die seinem Leben bestimmende Richtung geben sollte. Er kam nicht mehr davon los. Wie damals in seinen Lehrjahren benutzte er jede freie Stunde, um sich mit der Konstruktion und Arbeitsweise dieser Neuheit näher bekannt zu machen und sich schließlich sogar selbständig an dem Bau einer solchen Maschine zu versuchen. [...]

Beginn des Nähmaschinenbaus

Mit seinem scharfen Blick hatte Dürkopp bald die stetig zunehmende Bedeutung der Nähmaschine für die heimische Wäscheindustrie und ihre guten Zukunftsaussichten gerade hier in Bielefeld erkannt und Selbständigkeitspläne geschmiedet. [...] Man begann im Oktober 1867 mit den bescheidensten Mitteln: eine Drehbank, eine Bohrmaschine, eine Schleifmaschine und ein paar Schraubstöcke bildeten die Ausstattung. Fast jedes Nähmaschinenteil musste von den Inhabern und ihren vier Gehilfen unter Anwendung von Zirkel, Lineal und Feile mit der Hand ans dem vollen Stück gearbeitet werden und auch der Zusammenbau der so hergestellten Teile erfolgte noch ganz handwerksmäßig. [...]

So entstanden also nach und nach manche Verbesserungen konstruktiver Art und auch die Formen wurden gefälliger, leichter und mannigfaltiger. Kein Wunder, wenn die Käuferkreise schnell Zutrauen zu den Dürkoppmaschinen gewannen und der Betrieb sich sehr bald vergrößerte. Da aus den vier Gehilfen in kurzer Zeit zehn bis zwölf, im folgenden Jahre schon 20 Mann geworden waren, erwiesen sich die Räumlichkeiten als nicht mehr ausreichend. Man musste an die Beschaffung größerer Betriebsräume denken und entschloss sich zum Bau eines eigenen Fabrikgebäudes an der Marktstraße. Im Frühjahr 1870 siedelte man in den Neubau über. Erst hier konnte man zum Dampfbetrieb und damit von der rein handwerksmäßigen zur mehr fabrikmäßigen Herstellungsweise übergehen. [...]

Ein größerer Ausbau des Unternehmens war jedoch abhängig von der Beschaffung des dazu erforderlichen Kapitals. Hier nun wurde das Jahr 1876 von einschneidender Bedeutung, und eben hier machte sich jenes oben angedeutete feine Gefühl und die glückliche Hand Dürkopps in der

Wahl seiner Leute in besonders erfolgreicher Weise geltend. Es gelang ihm, einen bereits um die Bielefelder Spinnerei-Industrie hochverdienten Mann, den Kommissionsrat Kaselowsky, von den großen Zukunftsmöglichkeiten der Nähmaschinenfabrikation zu überzeugen, dessen Interesse und Vertrauen zu seinem Unternehmen zu erwecken und ihn zur Bereitstellung reichlicher Mittel zu bewegen. Gleichzeitig nahm er den Neffen des Geldgebers, den ganz hervorragend begabten Kaufmann Richard Kaselowsky, als Teilhaber auf. Die Eintragung der neuen Gesellschaft erfolgte am 1. April 1876 unter der Firma „Dürkopp & Co.“.

Damit war die Bahn frei für die weitere Entwicklung. [...] Unter ständigen Betriebserweiterungen war die Arbeiterzahl bereits auf 250 Mann gestiegen, als der Betrieb am 12. Dezember 1871 durch einen in der Lackiererei entstandenen Fabrikbrand, der den ganzen Fabrikbau in Asche legte, sehr empfindlich gestört wurde. Mit den geretteten Maschinen wurde er in einem schnell errichteten Bretterschuppen notdürftig weitergeführt, bis der sofort in Angriff genommene Neubau ausgeführt war.

Viel einschneidender noch als diese Störung war eine im Beginn der 80er Jahre infolge einer allgemeinen Wirtschaftsdepression entstandene, jahrelang andauernde Absatzstockung. Die Arbeitszeit musste zur Vermeidung größerer Arbeiterentlassungen stark verkürzt werden. Diese äußerst bedrohliche Periode, die insbesondere der kaufmännischen Leitung die schwersten Aufgaben stellte, erfuhr erst vom Jahre 1883 ab eine langsame Besserung. [...]

Am 1. April 1889 erfolgte die handelsgerichtliche Eintragung der Aktiengesellschaft „Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co.“ mit einem Gründungskapital von 2 250 000,- Mark. Die Zahl der im Werk beschäftigten Personen war damals auf 936 gestiegen. Die technische und kaufmännische Leitung verblieb in den bewährten Händen der beiden früheren Inhaber. [...]

Als die Firma am 22. Oktober 1892 die Feier ihres 25jährigen Bestehens begehen konnte, war die Zahl der beschäftigten Personen auf 1 665, die Jahreserzeugung von Nähmaschinen auf 49 000 Stück gestiegen. Mit berechtigtem Stolz konnte die Werksleitung auf diesen glänzenden Aufstieg zurückblicken und die Feier in den Räumen des „Johannisberges“ gestaltete sich unter Beteiligung von Behörden und in- und ausländischen Geschäftsfreunden zu einer begeisterten Huldigung für den Gründer des Werks, der von seinen Arbeitern auf den Schultern durch den Saal getragen wurde. [...]

In den folgenden Jahren ging die Entwicklung stetig vorwärts. Die alten Räumlichkeiten wurden zu eng, und das Jahr 1895 brachte einen erheblichen Fortschritt durch die Errichtung eines großen dreistöckigen Neubaus für die Tischlerei, der, mit den allermodernsten Arbeitsmaschinen ausgestattet, die Leistungsfähigkeit des Nähmaschinenwerks ganz erheblich erhöhte.

Die älteren Nähmaschinensysteme verschwanden im Laufe der Zeit aus der Fabrikation gänzlich, um moderneren und vorgeschritteneren Systemen Platz zu machen. [...]

Die fortschreitende Mechanisierung der Wäsche- und Konfektions-Industrie und das damit verbundene Bedürfnis nach schnelleren und geteilten Arbeitsmethoden führte frühzeitig zur Aufnahme und Neukonstruktion von Industrie-Spezialmaschinen, und da die Werksleitung diesem neuen Arbeitsgebiet ein ganz besonderes Interesse zuwandte, so war es natürlich, dass dieser neuen Spezialmaschinen-Abteilung von vornherein der weiteste Spielraum für ihre Entfaltung gegeben wurde. [...]

Die Fahrradfabrikation

Neben dem Nähmaschinenbau bildet die Fahrradfabrikation einen Haupttragpfeiler des stattlichen Aufbaues der Dürkoppwerke. Wie im ersten Abschnitt schon kurz angedeutet, hat eine im Anfang der 80er Jahre einsetzende und jahrelang anhaltende Absatzkrise in Nähmaschinen den Anstoß zur Aufnahme neuer Fabrikationsartikel gegeben. Bei der Ausschau nach solchen für den Betrieb geeigneten Artikeln bewährte sich der Weitblick und die glückliche Hand Dürkopps wieder in hervorragendem Maße. Es war die Zeit, wo von England aus sich das Radfahren auf dem Kontinent bemerkbar zu machen angefangen hatte, [...]. Als Fachmann erkannte Dürkopp sehr schnell, dass die Herstellung solcher Räder sich der Nähmaschinenfabrikation leicht angliedern ließe, und ebenso

erfasste er schnell die im Fahrrad liegenden guten Verdienstmöglichkeiten und die Aussichten, es zu einem eigentlichen Verkehrsmittel auszugestalten. Mit der ihm eigenen Energie ging er alsbald mit etwa 50 seiner bisherigen Nähmaschinen-Schlosser ans Werk, und schon 1885/86 kamen die ersten Bielefelder Fahrräder auf den Markt und fanden gute Aufnahme und schnellen Absatz. Man bezog damals sogenannte Serien oder Sätze von Einzelteilen meistens englischen Ursprungs und in teilweise rohem Zustande: andere Teile wurden im Werke selbst aus dem Vollen geschmiedet, mit der Hand bearbeitet und dann zu fertigen Rädern – anfangs ausschließlich Hochrädern – zusammengesetzt. Dürkopp hätte nun aber nicht Dürkopp sein müssen, wenn nicht das Gefühl der Abhängigkeit von anderen Lieferanten ihm ein gewisses Unbehagen bereitet hätte. Von vornherein war daher sein Ziel, sich in jeder Hinsicht unabhängig zu machen; es wurden Einrichtungen geschaffen, die es ermöglichten, alle bisher gekauften Einzelteile selbst anzufertigen, und schon bald waren die erzeugten Räder in allen ihren Teilen in der Tat eigenes Fabrikat. [...] Die Entwicklung des Fahrrades machte um so glänzendere Fortschritte, je mehr, ebenfalls von England aus, an Stelle des Hochrades das Niederrad in seinen verschiedenen Typen sich einzubürgern begann. Dieses erst hat dem Radfahren den Weg in weitere Kreise gebahnt, während das Hochrad wohl schwerlich über den engeren Kreis begeisterter Sportsleute hinaus gedrungen wäre. Mit steigender praktischer Verwendbarkeit erweiterten sich die Absatzmöglichkeiten, und der wachsende Umfang der Fabrikation zwang fast ohne Unterbrechung zur Erweiterung der Betriebsräumlichkeiten. Die am 1.4.1889 erfolgte Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co.“ war einesteils die Folge dieser immer größeres Kapital erfordernden Maßnahmen und andererseits das Mittel zu weiterem Ausbau des Unternehmens. Die schon erwähnte Herstellung aller Bestandteile im eigenen Betriebe war nicht allein aus dem Bestreben heraus erfolgt, sich unabhängig zu machen, sondern ebenso sehr in der Absicht, manches anders und besser zu machen als andere und um eine größere Gewähr für die Wahl des bestgeeigneten Materials zu haben und geben zu können. [...]

Als 1890/91 in England der Luftreifen erfunden worden war und die Kunde davon sich wie ein Lauffeuer überall verbreitete, erkannte man im Dürkoppwerke sofort die große Bedeutung dieser Erfindung. Dürkopp selber, der Vielbeschäftigte, ließ es sich eine Reise nach England kosten, um die Neuheit an Ort und Stelle zu studieren. Er ist selber in Coventry in den Arbeitssälen der Dunlop-Pneumatic Tyre-Co. längere Zeit tätig gewesen, um die damals noch recht umständliche Handhabung und die Reparaturbehandlung der Luftreifen praktisch kennen zu lernen. Schon in dem Katalog für das Jahr 1892, worin hierüber zum ersten Male berichtet wurde, spricht die Firma die Überzeugung aus, dass die allgemeine Anwendung dieses Reifens keinen Augenblick mehr zu bezweifeln sei. [...]

Nachdem das Fahrrad durch die Einführung der Luftreifen, die auch eine erhebliche Gewichtsverminderung ermöglichten, eine höhere Stufe der Verwendbarkeit erreicht hatte, fing auch die Heeresverwaltung an, diesem Beförderungsmittel ihr Interesse zuzuwenden. Die Dürkoppwerke brachten bereits 1893 ein speziell für militärische Zwecke bestimmtes Modell auf den Markt, das sich schnell in der Armee Eingang erschafterte. [...] An den Räderlieferungen für die Heeresverwaltung waren die Dürkoppwerke wegen der hervorragenden Qualität ihrer Erzeugnisse in erster Linie beteiligt. [...]

War der Fahrradbau bis dahin ein ununterbrochener Aufstieg gewesen, so brachten die letzten Jahre des Jahrhunderts, ausgehend von einer Masseninvasion billiger amerikanischer Fahrräder, einen empfindlichen Rückschlag für die gesamte deutsche Fahrradindustrie und damit auch für die Dürkoppwerke. Der Umsatz ging in diesen Jahren ständig fallend fast bis auf die Hälfte zurück. Es war eine Krise, ähnlich derjenigen, die die deutsche Nähmaschinenindustrie 20 Jahre vorher durchmachen musste, und auch hier blieb das Unglück nicht ohne heilsame Folgen.

Es zwang die deutschen Fabriken zur Umstellung in der Fabrikation und zur Aufnahme des kostensparenden Serienbaues. [...] Vor allem gab die Krise den Anstoß dazu, dass der Bau von Automobilen und Motorrädern, den der rastlose Tatendrang eines Nikolaus Dürkopp im Anschluss an die seit rund 10 Jahren schon betriebene Fabrikation von Petroleum- und Benzinmotoren schon 1894 eingeleitet hatte, mit um so größerem Nachdruck gefördert wurde. [...]

Automobile und Lastkraftwagen

Dies neue Arbeitsgebiet löste von neuem alle in Nikolaus Dürkopp schlummernden Energien aus und fesselte ihn in so hohem Grade, dass man wohl behaupten darf, es habe während der letzten zwei Jahrzehnte seines Daseins dessen eigentlichen Zweck und Inhalt gebildet.

Zunächst suchte er im westlichen Nachbarlande Anregungen in dieser Richtung zu gewinnen. Seine wiederholten Reisen nach Frankreich zu den Pariser Ausstellungen und seine Besuche französischer Industriewerke machten ihn mit den Neukonstruktionen auf diesem Gebiete bekannt. Es mag ein mühseliger dornenvoller Weg gewesen sein von den Uranfängen der neuen Fabrikation, von den ersten Versuchen des Einbaues horizontal liegender Zylinder in ein eigens gebautes Dreirad bis zu dem 100-PS-Großtourenwagen im Jahre 1913 oder den noch später herausgebrachten rassigen Sport- und Rennwagen. Dürkopp erzog sich einen Stamm von besonders fähigen Meistern und Arbeitern für die neue Fabrikation, sein Grundsatz war, diese Kräfte, soweit irgend möglich, der Werksbelegschaft zu entnehmen und nur dann werksfremde Kräfte heranzuziehen, wenn sie wirklich schöpferische Neuerungen und Ideen zubringen konnten. „Das machen wir alles selbst“, war sein beliebter Ausspruch. [...]

In Erkenntnis der außerordentlichen Bedeutung, die das motorisch betriebene Fahrzeug vor allem auch für den Gütertransportverkehr erlangen musste, wurde schon in der Anfangszeit der Lastkraftwagenbau mit aufgenommen. Es wurden Lastkraftwagen und Omnibusse von den verschiedensten Tragfähigkeiten gebaut, vom kleinen Lieferwagen bis zum Schwerlastwagen, vom Hotelomnibus bis zum größten Autobus. Schon bald nach der Jahrhundertwende waren die Dürkopp-Schwerlastwagen wegen ihrer Vorzüge so bekannt geworden, dass sogar das Ausland größere Aufträge darin erteilte. So wurde z.B. ein größerer Auftrag in Omnibussen ausgeführt, die zur Bewältigung des Riesenverkehrs in der Londoner City bestimmt waren. [...] Auf dem Gebiete des Lastwagenbaues sind die Dürkoppwerke mit ihren Verbesserungen und Vervollkommnungen in manchen Punkten bahnbrechend gewesen, vor allem gebührt ihnen das Verdienst, als erste Firma beim schweren Lastwagen den Kettenantrieb durch den Kardanantrieb ersetzt zu haben. [...]

Unaufhaltsam drängte die Entwicklung der Autofabrikation weiter, das Werk dehnte sich räumlich weiter aus, so dass nacheinander eine ausgedehnte Reparaturwerkstätte, Schmiede, eine modern eingerichtete große Montage der Fahrgestelle, Teilemagazin und Kühlerbau angelegt wurden. [...]

In den friedlichen Entwicklungsgang der Autofabrikation griff der Ausbruch des Weltkrieges ein. Die Heeresverwaltung verfügte die Umstellung der gesamten Motorenwagenfabrikation für den Lastwagenbau. Für Heereszwecke wurden in den Kriegsjahren Lastwagen, Lastzüge, Artilleriezugmaschinen eigener Konstruktion, Ballonwindenmotoren, Tanks usw. hergestellt.

Quelle: 60 Jahre Dürkoppwerke, Bielefeld, 1927.