

**Berliner Motorwagen-Fabrik** G. m. b. H.  
Tempelhof-Berlin.

1900

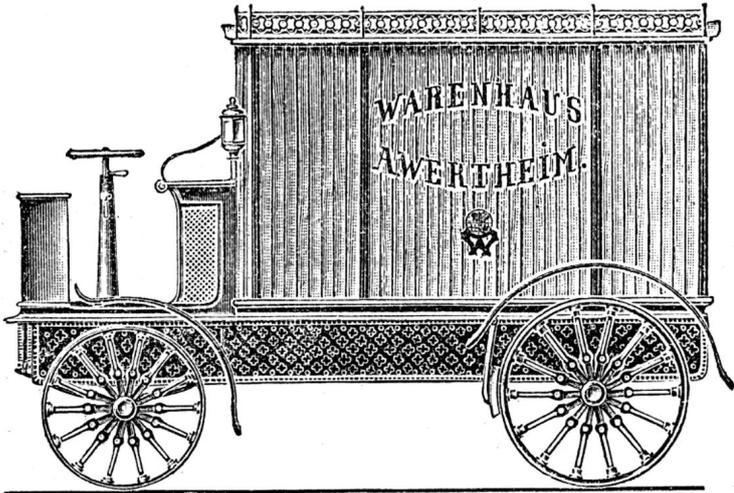
**TEMPELHOF**

1902

**Berliner Motorwagen-Fabrik /  
Eryx / Oryx  
1899 – 1911**

Die Berliner Motorwagen-Fabrik Gottschalk & Co. Komm.-Ges., Berlin W., Jägerstraße 61 a, baute ab 1899 in ihrer Fabrik in Stralau bei Berlin, Dorfstrasse 44/45, neben Pferdewagen zunächst kleine zwei- und viersitzige Pkw, die auch als Geschäftswagen aufgebaut wurden, und Lieferdreiräder.

**Berliner Motorwagenfabrik**  
G. m. b. H.  
**Tempelhof-Berlin.**



**Omnibusse   ♡   ♡   Transportwagen  
Luxuswagen   ♡   ♡   Kleinbahnen  
Geschäftswagen**

für ca. 500 kg Nutzlast, sofort lieferbar,  
Geschwindigkeit bis 16 km. per Stunde.

==== Rückwärtsgang. ====

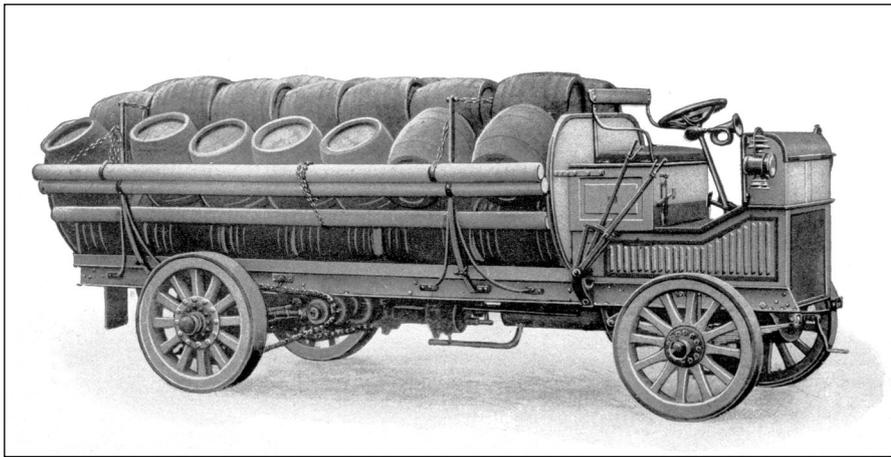
Werbung der Berliner Motorwagenfabrik 1900 <sup>1</sup>



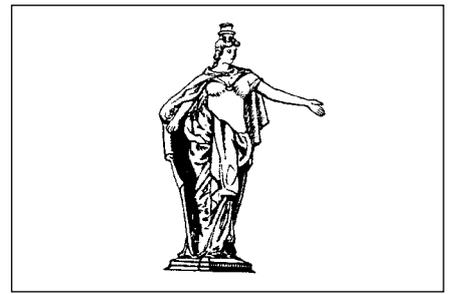
1901 belieferten die Berliner die Reichspost <sup>1</sup>



Von dem Architekten Messel gestaltetes Fahrzeug <sup>1</sup>



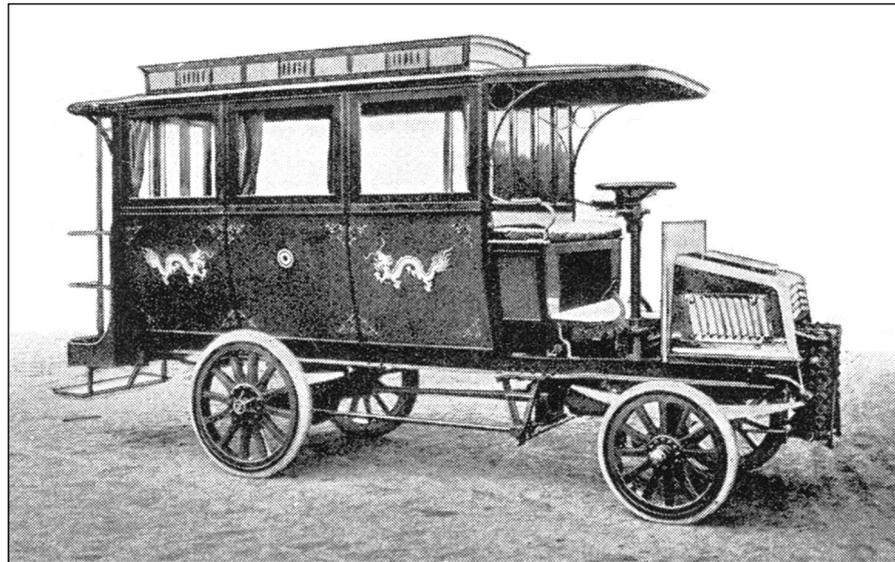
Frontgelenkter Bierfass-Rungenwagen <sup>1</sup>



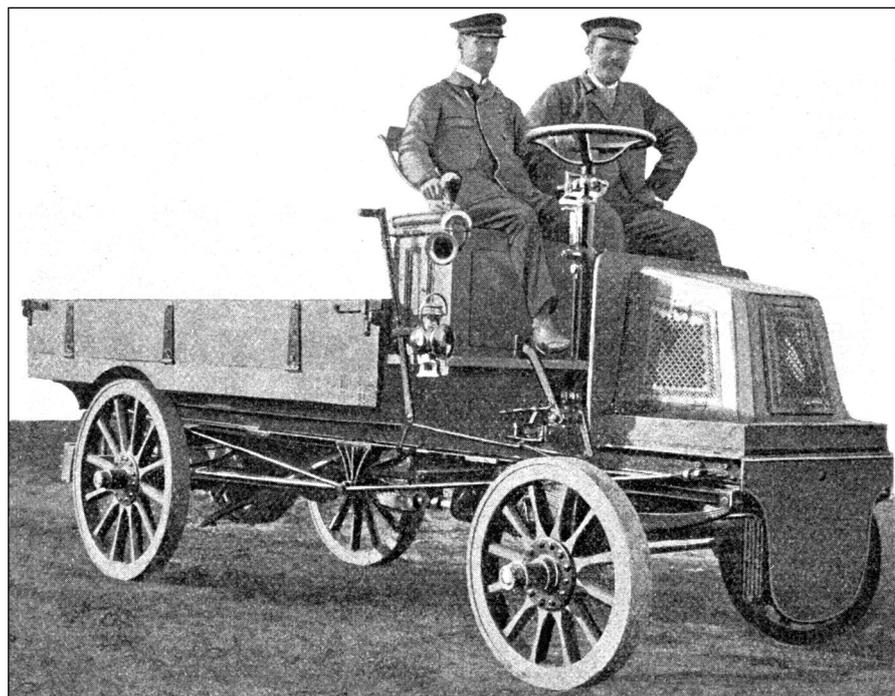
Berolina 1905



1908



Der Direktor lieferte 1904 die Bestellung des chinesischen Hofes persönlich aus <sup>1</sup>



Der Berliner-Motorwagenfabrik-Typ L aus dem Jahr 1902 lief mit Spiritus <sup>1</sup>

Im Jahr 1900 wurde die Firma in Berliner Motorwagen-Fabrik G.m.b.H. umfirmiert und die Produktion nach Berlin-Tempelhof verlagert.

Vereinzelt verwendete man in der zeitgenössischen Literatur die Abkürzung „B.M.F.“ für die Berliner Motorwagen-Fabrik, obwohl diese Abkürzung der Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co. (> Dürkopp) als Schutzmarke eingetragen war.

Unter der Regie des Chefkonstruktors Ernst Valentin (1874–1950) und des Ingenieurs Joseph Léon Palous (bis 1904) bot die Berliner Motorwagen-Fabrik nun auch reine Nutzfahrzeuge an. Besondere Aufmerksamkeit verdient die sogenannte „Wertheim-Type“ (Typ A.W.15), einen Frontlenker-Geschäftswagen, von dem mehr als 50 Exemplare alleine an das Berliner Kaufhaus A. Wertheim geliefert wurden. Sein mit einer Galerie versehener Kastenaufbau aus Teakholz und mit massiven Bronzebeschlägen war von dem bekannten Künstler und Architekten des weltberühmten Kaufhauses Wertheim am Leipziger Platz, Messel, gestaltet worden – Corporate Design würde man heute sagen. Für den Antrieb per Riemen sorgte ein unter dem Fahrersitz liegend angeordneter, zweizylindriger 6-PS-Spiritus-Motor. Die Plattform-Version besaß einen 8-PS-Motor. Die Nutzlast lag bei 0,75 t bis zu einer



1908



1908



Frontlenker im Dienst der britischen Royal Mail 1906 <sup>1</sup>

Tonne. Den gleichen Typ erprobte die Post in Preußen und in Großbritannien.

Nachdem man anfänglich die Motoren von Aster, Cudell (de Dion-Bouton-Lizenz), Daimler und Hille bezogen hatte, ging man nun auf eigene Herstellung über. Den 2,5-Tonnen-Lastwagen, gleich 50 Zentner, (Type L 50), den man auch als Omnibus für 12 bis 14 Personen karossierte, stattete man mit einem stehend angeordneten 10-PS-Zweizylindermotor und Kardantrieb aus, womit die Fahrzeuge eine Motorhaube erhielten.

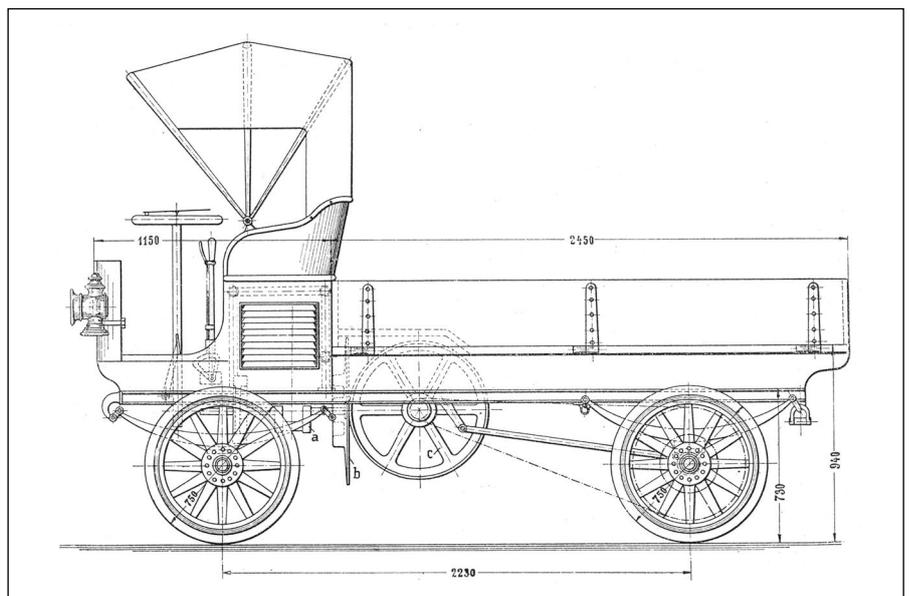
Für kurze Zeit hatte die Berliner Motorwagen-Fabrik 1902 auch elektrische Geschäfts-Transportwagen „System Hellmann“ (> Hellmann) für 0,75 t Nutzlast im Programm. Diese zeigte sie auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1902 in Berlin neben einem benzinbetriebenen 5-t-Lkw (10 PS), der für das afrikanische Transvaal bestimmt war.

1902 erweiterte man das Programm um einen 1,5 bis 2-Tonner (Typ L 30), der ebenfalls einen 10-PS-Zweizylinder-Spiritmotor erhielt.

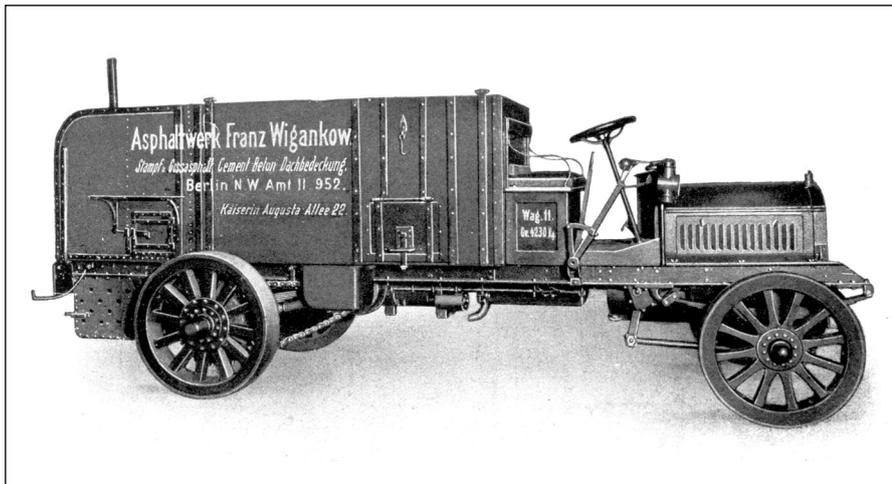
Zur Kundschaft dieser unter der Marke „Tempelhof“ vertriebenen Fahrzeuge, gehörten so renommierte Unternehmen wie die Porzellanfabrik Villeroy & Boch und ab 1905 die Kaiserliche Postbehörde in Berlin (für den Briefpost-Verkehr).



Bremsprüfung 1907 bei der Lastwagenkonkurrenz <sup>1</sup>



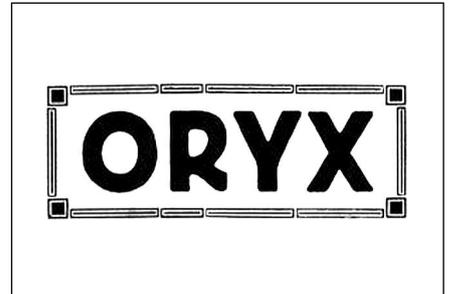
Konstruktionszeichnung des Lastwagens mit Reibradantrieb 1907 <sup>1</sup>



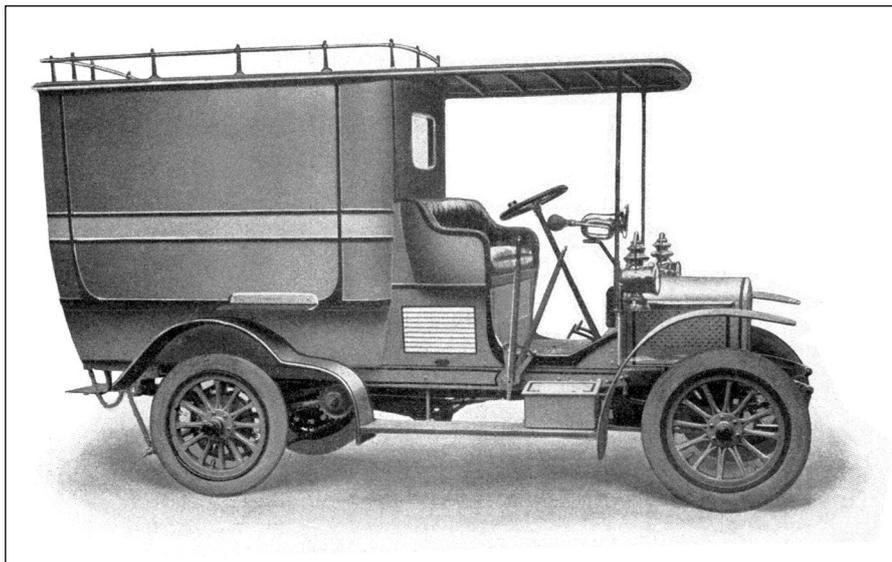
Einer der ersten Asphaltwagen <sup>1</sup>



- ? -



- ? -



Paketwagen der Reichspost <sup>1</sup>



Lieferwagen der weltbekannten Firma Villeroy & Boch für die Berliner Niederlassung

Ein besonderer Auftrag war die Lieferung von 15 Benzin-Omnibussen (bis 14 Plätze), darunter drei mit größtem Luxus ausgestattete Fahrzeuge, für den Kaiserlich-Chinesischen Hof im Jahr 1903. Den Transport begleitete Ernst Valentin persönlich, anschließend versuchte er auch in Japan Kunden zu finden.

Vorrangig für Droschken, die unter der Marke Berlonia vertrieben wurden, erwarb die Berliner Motorwagen-Fabrik 1905 den Reibradantrieb nach einer Lizenz von Friedrich Erdmann, Gera-Reuss (> F.E.G.). Doch verwendete sie den Reibradantrieb auch bei speziell für das Militär gebauten Depeschenwagen mit sehr schmaler Spur und zwei seitlich hintereinander angeordneten Sitzen sowie für leichte Lieferwagen, die an militärischen Versuchsfahrten teilnahmen.

Zur selben Zeit nahm man die Fertigung eines kardangetriebenen 6-Tonnens auf, der das stärkste Fahrzeug auf der Berliner Automobilausstellung 1905 war. Exportiert wurde nunmehr nach Großbritannien, nach Russland, und selbst in Persien liefen die Berliner Lastwagen.

Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, verlegte man das Werk am 1. Oktober 1905 nach Reinickendorf-Schönholz (damals noch außerhalb Berlins), Verlängerte Kolonie-



1912



1912



Ein Berliner Lkw versinkt in einer Furt in Persien <sup>1</sup>



Weintransport auf Eryx in Trier 1908 <sup>1</sup>

straße 1/2, auf ein eigenes Grundstück. Neuer Direktor wurde der bekannte Konstrukteur Willy Seck. Gleichzeitig erschienen als neue Markennamen „Eryx“ für die Nutzfahrzeuge sowie „Oryx“ für die Pkw.

Seck konstruierte 1907 einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Wagen (6/12 PS) mit Reibradantrieb, der auch als Lieferwagen für 0,25 (Typ X) bis 0,5 t Verwendung fand. Diese Fahrzeuge erhielten den neuen Markennamen Oryx, während die stärkeren Nutzfahrzeugtypen den Namen Eryx bekamen.



Stand auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1906 <sup>1</sup>

Für 1 und 2 Tonnen Nutzlast standen die Eryx-Typen V 1 und V 2 (9,5/12–16-PS-Zweizylindermotor) mit Reibrad. An der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 beteiligten sich die Reinickendorfer mit diesen beiden Typen. Eine Spezialkarosserie ermöglichte die Umwandlung des Pritschenfahrzeugs in einen Mannschaftswagen und einen Verwundetentransporter für 4 Mann. Die Tragen wurden zusammengerollt in Kästen mitgeführt. Nur eine Gold-Medaille konnte erworben werden, da das Spezialfahrzeug ausfiel.

1908 begann eine intensive Zusammenarbeit mit Dürkopp. 1909 wurde der Oberingenieur Hans Rosenstein, der von > Komnick kam, technischer Leiter und der Ingenieur Karl Golliasch, der vorher bei der Fahrzeugfabrik Eisenach (> Dixi) war, Oberingenieur. Golliasch ging 1911 zu den Presto-Werken (> Presto) nach Chemnitz.

Im Januar 1911 kaufte Dürkopp das Reinickendorfer Werk und führte es als Oryxwerke, Zweigniederlassung Reinickendorf-Ost mit einem eigenständigen Produktionsprogramm (Pkw, Liefer- und Kombinationswagen) unter dem alten Markennamen „Oryx“ weiter. Das Programm umfasste die drei Typen H (6/18 PS, 0,5 t Nutzlast), 8/24 PS und Typ E (10/30 PS).

### Textsammlung

Es umfasste die Typen H (6/18 PS), E 10/30 PS,

1912: 12/14; 18/24 PS

1913: 7/20 und 10/30 PS

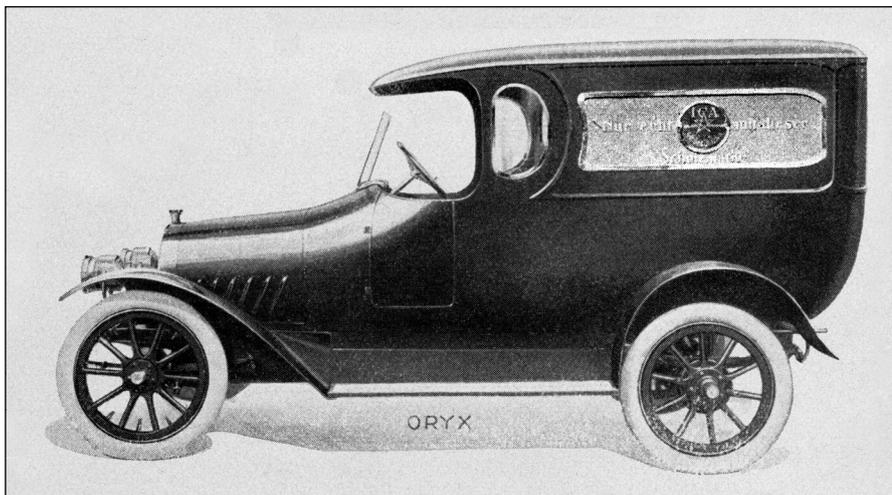
1914 : K 1, K2 und G 1

Sie wurden 1913 durch den Typ K. II (7/21 PS) in Pritschen- und Kastenversion für 0,5 t Nutzlast abgelöst.

35 PS-Lkw !!!!!

Ab 1922 konzentrierte Dürkopp seine eigene Nutzfahzeugfertigung in den Berliner Oryxwerken.

.....



Oryx-Lieferwagen 1913 <sup>1</sup>