

22.11.1898 – 35 940



1899

**MMB
1898 – 1902**

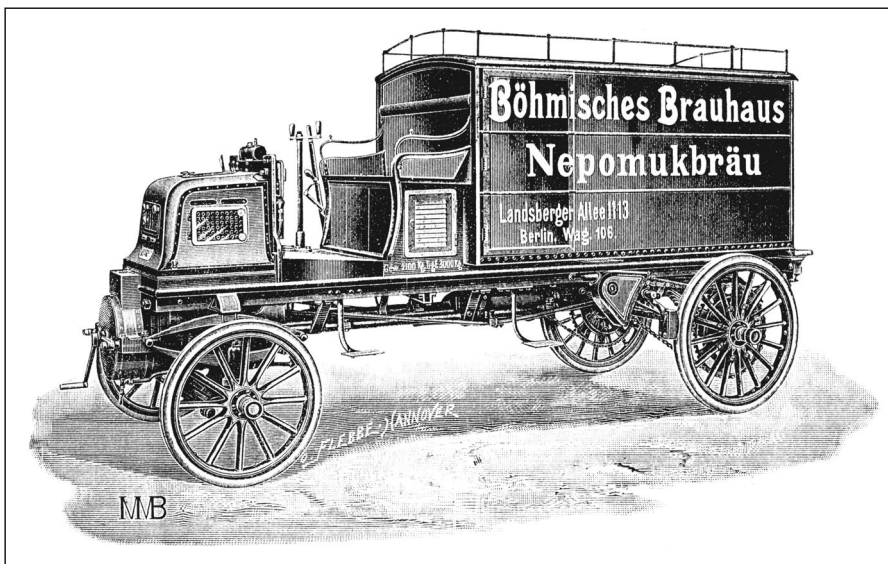
Nur kurz Zeit bestand die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin, Actiengesellschaft (kurz: MMB), Marienfelde bei Berlin (heute: Berlin-Marienfelde). Auf Betreiben der Daimleraktionäre Max von Duttenhofer und Wilhelm Lorenz (> Daimler) wurde 1897 die Allgemeine Motorwagen-Gesellschaft m.b.H., Berlin, Luisenstraße 37, als Patentverwertungs-, Motorwagenverkaufsgesellschaft und Motorwagenverleih gegründet.

Ziel war die Übernahme der Motoren- und Maschinenfabrik Ad. > Altmann & Comp. G.m.b.H., Berlin, um nach Daimler-Patenten Fahrzeuge zu bauen, ohne Gottlieb Daimler eine Vergütung zu zahlen. Am 3. November 1898 erfolgte mit einem Grundkapital von stolzen 2 Millionen Mark unter der Beteiligung der Deutschen Waffen- und

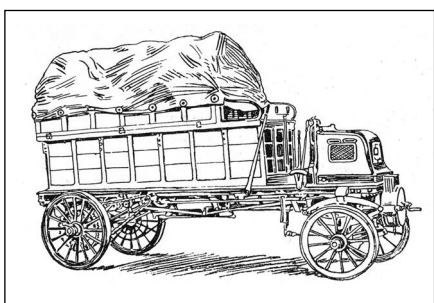
Munitionsfabrik A.-G., Berlin, von Isidor Loewe und der Ludwig Loewe & Co., Berlin, die Umwandlung des Altmannschen Betriebs in die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin, Marienfelde bei Berlin, wo eine neue Fabrik entstand. Die Verwaltung residierte in Berlin NW, Dorotheenstraße 43/44. Am 1. Februar 1899 nahm man die Pro-

duktion in Marienfelde auf, Chefingenieur wurde Adolph Altmann (1850–1905).

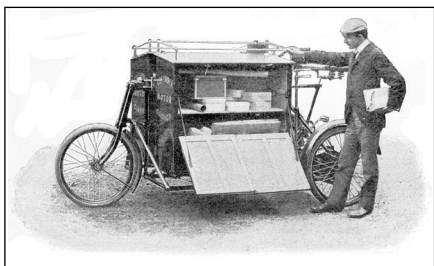
Bereits im September zur 1. Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin stellte die MMB eine breite Produktpalette vor. Das kleinste Nutzfahrzeug, ein Benzin-Geschäftsdreirad, fand keinen Nachhall, der Fahrer saß über dem 2-PS-Einzylinderaggregat hinter einem nach beiden Seiten zu öffnenden Kasten (0,3 t Nutzlast). Es stammte aus dem Pope-Konzern (Pope Manufacturing Company, Hartford, Conn./USA) und war kurz zuvor in Paris auf der Ausstellung als Columbia Motor Carrier zu sehen gewesen. Größeres Interesse fanden die MMB-Benzinwagen, Pkw, Jagd-, Gesellschafts- und Geschäftswagen mit 3,5-PS-Zwei-



Kastenbierwagen des Böhmisches Brauhauses Berlin im Jahr 1900 ¹



1899 Lkw Patent Probe fürs Militär ¹



1899: Columbia Motor Carrier von Pope ¹



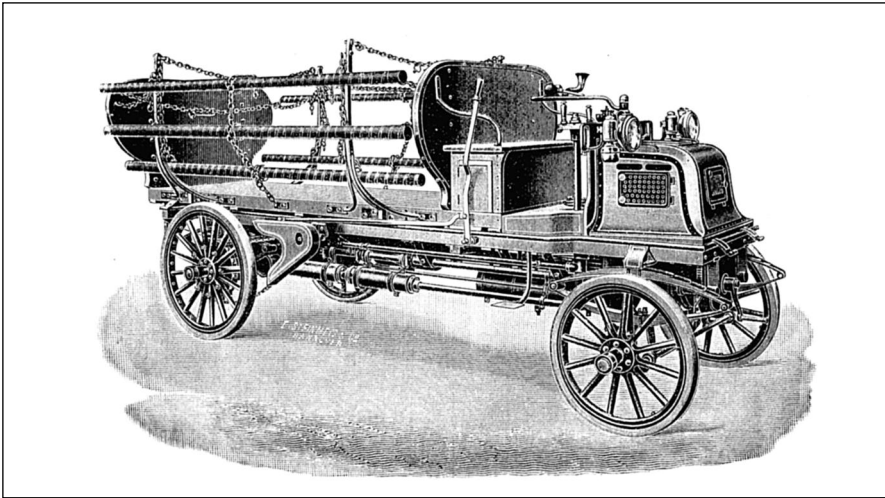
1899: Der MMB-5-t-Fassbierwagen des Böhmischen Brauhauses Berlin ¹

zylindermotoren, sowie der erste MMB-Lkw, ein Fassbierwagen (2,5 t Nutzlast, 10-PS-Zweizylinder), der beim Böhmischem Brauhaus in Berlin

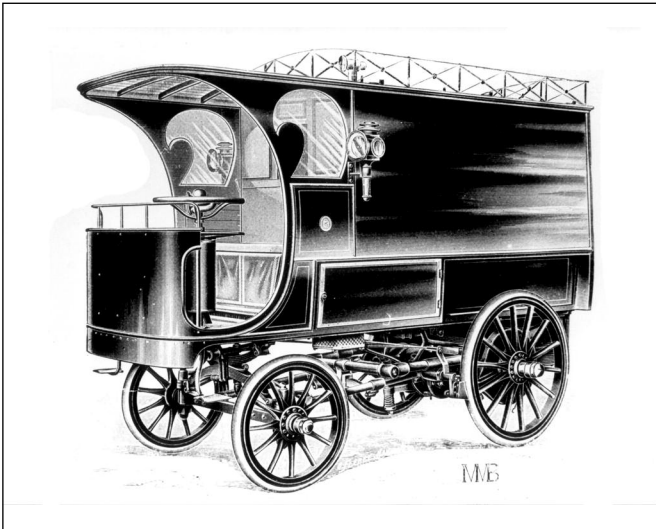
eingesetzt wurde. Diese Brauerei betrieb auch einen MMB-Flaschenbierwagen für 50 Ztr. Nutzlast mit 6-PS-Zweizylinder (IFGW).

Waren die Marienfelder Motoren im wesentlichen den Canstatter Daimler-Typen (Phoenix) gleich, so unterschieden sich die Fahrzeuge insbesondere bei der Einrichtung zum Rückwärtsfahren, der Bauart des Gestells, der Anbringung des Benzinbehälters sowie der Anordnung der Hebel und Handgriffe. Das Getriebe hatte Kegelräder statt wie bei Daimler Stirnräder. Noch 1899 erschien ein erster MMB-Omnibus (12 Sitze, 6–10 PS), der nach Flensburg ging, und ein erster 5-t-Lkw (10-PS-Zweizylinder).

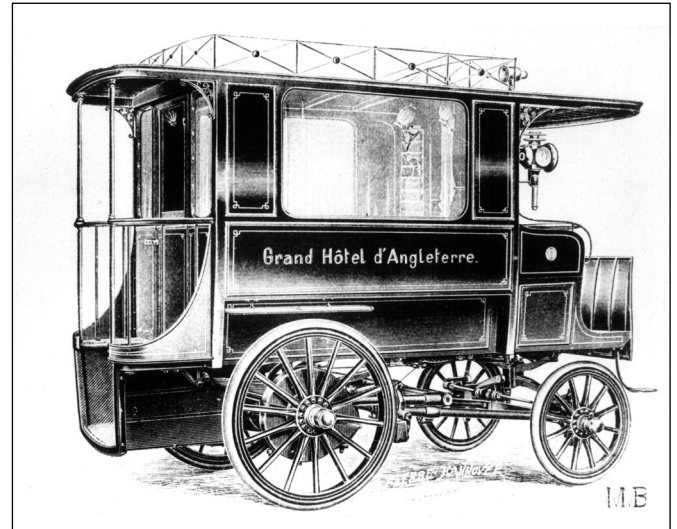
Zur Unterstützung der heimischen Industrie und um im Kriegsfall unabhängig zu sein, begannen 1901 Versuche mit einzylindrigen Spiritusmotoren (6 PS) und Verdampfungskühlern System Altmann in einem Spiritus-5-t-Lkw. Im Ausland machte man den



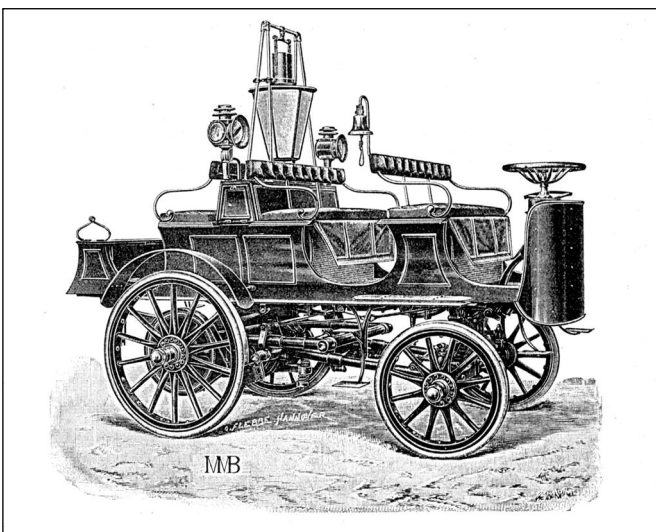
Benzinbetriebener MMB-5-t-Fassbierwagen 1900



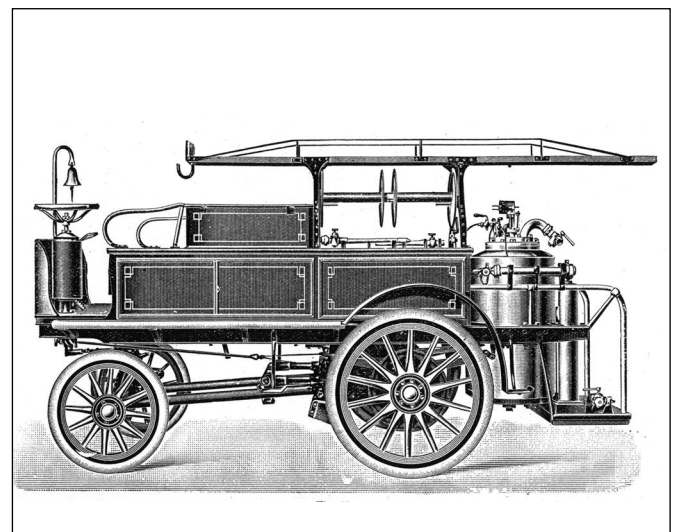
Elektrischer MMB-Kasten-Lieferwagen 1899 ¹



Elektrischer Hotelomnibus 1899 ¹



Elektrischer Beleuchtungswagen für die Berliner Feuerwehr 1899 ¹



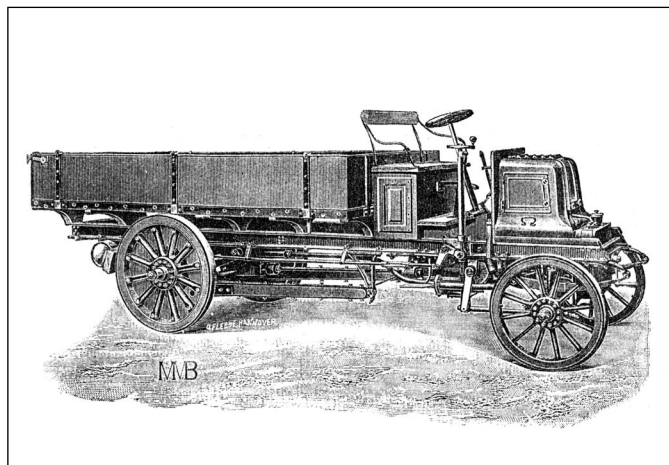
Elektro-Feuerwehrgewagen der Hannoveraner Feuerwehr 1900 ¹

Schwaben ebenfalls Konkurrenz. Einen spektakulären Erfolg (Gold-Medaille und Verdienstdiplom) errangen zwei der an George F. Milnes & Co. Ltd., London, gelieferte Fahrzeuge, die mit der Kennung „A I“ und „A II“ (1,5–2 t Nutzlast, 10-PS-Zweizylinder) im Juni 1901 an der Liverpools Lastwagen-Konkurrenz teilnahmen. Milnes bezog von nun an Chassis aus Berlin

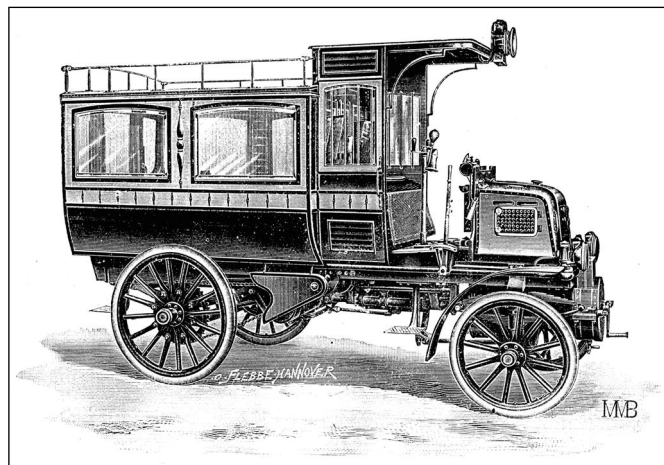
und karossierte sie, bevor man zum Lizenzbau überging. Erst mit Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 wurde die Kooperation des Marienfelder Werkes mit England eingestellt.

1901 ging MMB zu vierzylindrigen Benzinmotoren (12 PS) über, die in Pkw und Lkw Eingang fanden, 1902 erreichte die Leistung die 20-PS-Marke.

Daneben produzierte MMB Elektrofahrzeuge nach dem US-amerikanischen Patent der Columbia and Electric Vehicle Company, Hartford/Connecticut, einer Tochtergesellschaft im Konzern von Colonel Albert Pope (weitere Marken: Pope-Toledo und Pope-Tribune). Das US-Patent teilte sich MMB mit der 1899 mitgegründeten > Gesellschaft für Verkehrsunterneh-



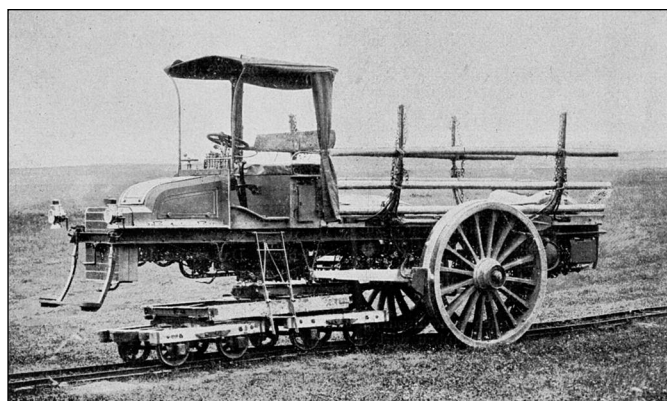
MMB mit Spiritusantrieb 1901



Dieser MMB-Omnibus von 1901 fuhr in Flensburg ¹



Ein Versuchswagen für schlechte Straßen von 1900 wird ...



... 1901 vom Militär in Kronneburg als Schienen-Wagen erprobt ¹

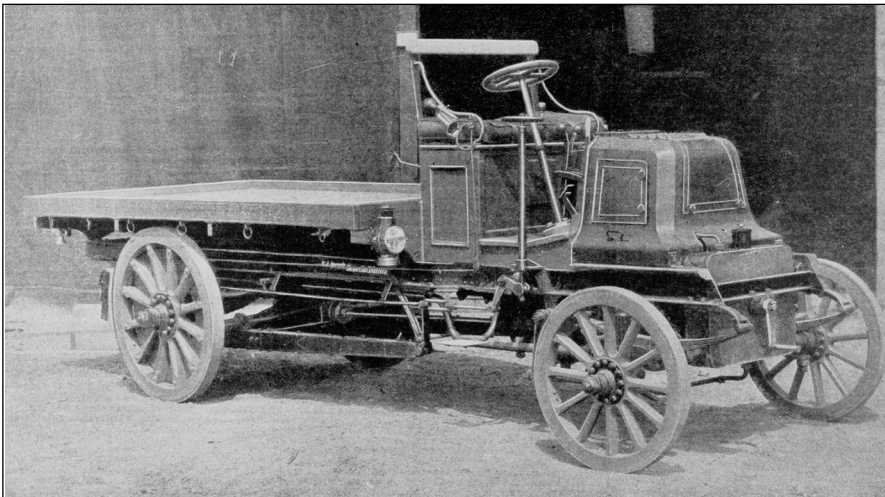
**Motorfahrzeug- und
Motorenfabrik Berlin,
Actien-Gesellschaft**

Marienfelde bei Berlin

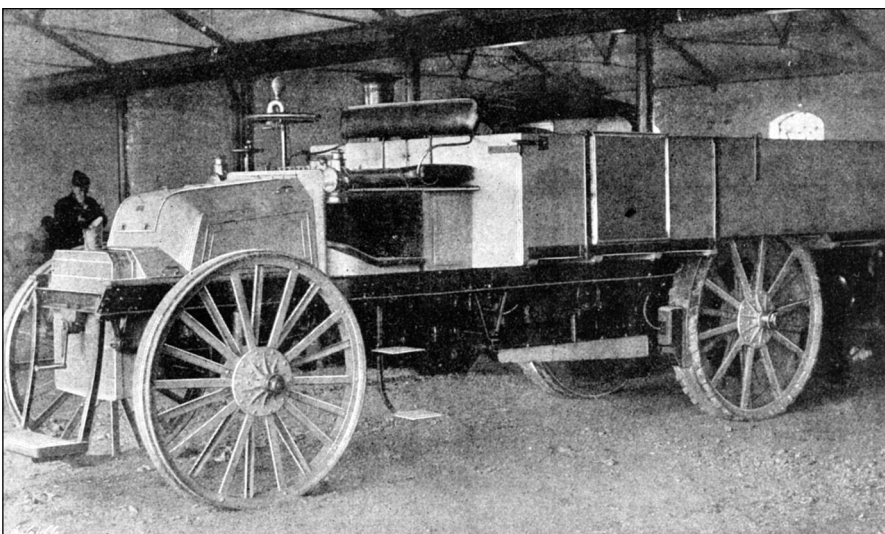
Werbung 1902 ¹



MMB-Lkw für das russische Militär in St. Petersburg 1902



MMB-Lkw für Milnes in London 1902



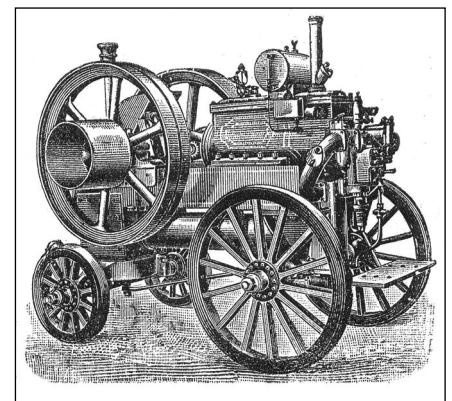
Auf MMB-Chassis von Milnes gefertigter Versuchs-Lkw fürs englische Militär 1902

mungen (GfV), in Frankreich mit den Firmen Société l'Electromotion und A. Clement, Levallois bei Paris (> Adler). Bekannt wurden außer den damals üblichen Elektro-Pkw-Ausführungen spezielle Elektro-Geschäftswagen (3,35 PS) für 0,5 t Nutzlast. Sie besaßen elektrische Fahrzeug-Scheinwerfer. Das erste Feuerwehr-Automobil Berlins stammte ebenfalls von MMB, den Mannschaftswagen Typ U 120 (zwei 3-PS-Elektromotoren) für 9 Mann mit einer speziellen „Scheinwerfer“-Anlage zur Beleuchtung am Brandort erhielt die Hauptwache Lindenstraße 41 Anfang Oktober 1899.

Im April 1900 wurde die GfV vollständig (für 1 800 000 M) übernommen und das Grundkapital auf 5 Millionen Mark erhöht. Die nun in größeren Stückzahlen vor allem als Geschäftswagen bis 1 t Nutzlast gefertigten Elektrofahrzeuge besaßen die Chassis-Konstruktion der GfV. Für die Wagenkasten besaß die Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W. C. F. > Busch, Hamburg und Bautzen, die sowohl an der GfV als auch an MMB beteiligt war, einen 10-jährigen Liefervertrag. Spektakulär war der erste automobiler Löschzug der Stadt Hannover, darunter ein von MMB gebauter xxx, der ebenfalls ein Einzelstück blieb.

Infolge vieler Versuche war in Marienfelde eine kontinuierliche Produktion nicht in Gang gekommen, lediglich die Petroleumlokomobilen und -motoren nach dem „System Altmann“ hatten in Lokomobilen einen nennenswerten Umsatz erbracht.

Als es 1901 insbesondere bei den Elektromobilen zu Absatzschwierig-



Altmann-Locomobile 1902 ¹

keiten kam, machten sich auch die Verluste durch die Übernahme der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft (am 30. November 1899 als Motorwagen-Gesellschaft Berlin G.m.b.H.) und der GfV bemerkbar. Die MMB musste saniert werden. Zwar zeigte die > AEG, die gerade erst die > NAG gegründet hatte, Interesse, doch da Gottlieb Daimler bereits 1900 gestorben war und somit den Aktionären eine Konkurrenz nicht mehr notwendig erschien, übernahmen die Cannstatter am 29. Juli 1902 den Berliner Betrieb und trugen ihn als Daimler Motoren-Gesellschaft, Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde, ins Handelsregister ein.

Der komplette Elektrofahrzeug- und Benzin-Personenwagenbau wurde zugunsten schwerer Nutzfahrzeuge eingestellt. Das somit erste ausschließlich auf die Lkw- und Omnibusfertigung ausgerichtete Werk Europas schrieb jedoch noch jahrelang rote Zahlen. 1902 verließ Altmann das Unternehmen und wechselte zur J. E. > Christoph A.-G.