



Maffei

1774

München * Peter Paul Maffei kommt nach München.

1786

München * Der aus Trient stammende "Glockengießersohn" Peter Paul Maffei wird als Bürger und Handelsmann in München aufgenommen.

Der Neubürger heiratet Walburga Mayer, die 5.400 Gulden als Aussteuer in die Ehe mitbringt. Er selbst hat 2.000 Gulden und den ausgeprägten Willen, dieses Vermögen zu vermehren.

Als Tabakfabrikant in der Bruderstraße im Lehel, mit der er jährlich 25.000 Gulden Gewinn erwirtschaftet, und mit seinen Einkünften als Großhändler bringt es Maffei zu einem ansehnlichen Vermögen.

4. September 1790

München * Joseph Anton Maffei kommt in München zur Welt.

1802

München-Kreuzviertel * Peter Paul Maffei gründet die "Maffei-Bank".

1808

München-Kreuzviertel * Die Bank des Peter Paul Maffei zieht in das "Palais Seinsheim" am Promenadeplatz.

Kein Wunder, dass ihn König Max I. Joseph im gleichen Jahr - in Anerkennung seiner Leistungen - adelt und in den erblichen Ritterstand erhebt.

1811

München - Italien * Joseph Anton Ritter und Edler von Maffei, Peter Paul von Maffei's Sohn, spielt während eines längeren Italienaufenthalts mit dem Gedanken Bildhauer zu werden.

Erst nach strengen väterlichen Ermahnungen widmet sich der feinsinnige und vielseitig interessierte Schöngest der Tätigkeit im Familienunternehmen.

Dort erweist er sich bald als vorausschauender Geschäftsmann.

18. Mai 1814

München-Englischer Garten - Hirschau * Der "Hofhammerschmied" Lindauer erhält - gegen den erbitterten Widerstand des "Hofgartenintendanten" Friedrich Ludwig von Sckell - die Erlaubnis zur Errichtung einer Stahlfabrik am Eisbach in der "Hirschau".



1816

München-Lehel * Joseph Anton von Maffei leitet als Pächter die väterliche Tabakfabrik im Lehel.

1821

München-Kreuzviertel * Peter Paul Ritter von Maffei kauft den "Seinsheim'schen Besitz" am Promenadeplatz 8 zur Unterbringung seiner Bank.

1821

München-Graggenau * Joseph Anton von Maffei gehört dem "Kollegium der Gemeindebevollmächtigten", später dem "Magistrat" an.

19. Februar 1834

Nürnberg * König Ludwig I. gibt der von Geschäftsleuten gegründeten "Nürnberg-Fürth-Ludwig-Eisenbahngesellschaft" seine Zustimmung zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth.

Er merkt dabei an, dass weitere Eisenbahnen genehmigt und sogar vom Staat gebaut werden könnten.

Juli 1834

Nürnberg - Fürth * Nachdem die Aktien schnell verkauft sind, kann der "Königlich-Bayerische Bezirksingenieur" Paul Denis mit den notwendigen Vermessungsarbeiten zur Errichtung der Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth beginnen.

Aufgrund eines trockenen Sommers kommen die Schienenverlegungsarbeiten für die 6,05 Kilometer lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth schnell voran.

1835

München * Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf der Donau zwischen Ulm und Linz durch bayerische Bankiers und Unternehmer.

1835

München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Anton von Maffei investiert in einen riskanten Zukunftsmarkt: dem Schiffs- und Lokomotivenbau.

Um den Ausbau des bayerischen Eisenbahnnetzes zu forcieren, beteiligt er sich - als einer der Initiatoren und Hauptaktionäre von Münchner und Augsburger Bank- und Kaufleuten - an der Gründung einer "Aktiengesellschaft zum Bau der Eisenbahn München - Augsburg".

18. Juni 1835

München * Auf Betreiben des "Hofbankiers" Simon von Eichthal beteiligt sich Joseph Anton von Maffei - unterstützt von den Bankhäusern "Rothschild" in Frankfurt sowie "Hirsch" in Würzburg - mit 250.000 Gulden an



der Gründung der "Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank".

In den kommenden fünf Jahren steuert Ritter von Maffei als Vorstandsmitglied die Geschicke der Bank aktiv mit.

Um den 15. Dezember 1835

München - Augsburg * Nach dem Erfolg des "Adlers" gibt König Ludwig I. die Zustimmung zum Bau der sechzig Kilometer langen Strecke zwischen München und Augsburg.

Mit den Planungen der Neubaustrecke wurde erneut Paul Denis beauftragt.

Denn noch während man in Nürnberg die Schienen nach Fürth verlegte, trafen sich in München und Augsburg vermögende Herren, um den Bau einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten zu planen.

Als Probleme mit verkaufsunwilligen Grundstückseigentümern auftreten, beschließt der "Landtag" ein Gesetz, das Enteignungen erlaubt.

1836

Nürnberg - Fürth * Die "Nürnberg - Fürther Privateisenbahn" erfüllt ihren Aktionären die Hoffnung auf's schnelle Geld.

Satte 20 Prozent Dividende werden ausgeschüttet und lassen die Aktien auf ein Vielfaches ihres Nennwerts steigen.

1836

München * Bei seinem Tod hinterlässt Peter Paul Ritter von Maffei seinem Sohn ein Vermögen von 2,7 Millionen Gulden.

Joseph Anton von Maffei steht als Unternehmerpersönlichkeit seinem Vater in nichts nach und wird als eine "der bedeutendsten Industriepioniere Bayerns im 19. Jahrhundert" beschrieben.

16. Juni 1836

München - Donau * König Ludwig I. erteilt der "Bayerisch-württembergischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft" ein auf vierzig Jahre befristetes "Privileg" zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau.

31. August 1836

München * Hugo Alois von Maffei wird geboren.

Er wird später die "Maffei-Werke" von seinem Onkel erben und erfolgreich weiterführen.

1837

Karlsruhe - Berlin * Die Ingenieure Emil Keßler in Karlsruhe und August Borsig in Berlin gründen ihre Maschinenbauwerkstätten.



Sie produzieren ihre ersten Lokomotiven - wie Joseph Anton von Maffei - im Jahr 1841.

1837

München-Englischer Garten - Hirschau * Der vielseitige Unternehmer Josef Anton Ritter von Maffei, einer der Mitbegründer der "Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank" erwirbt in der "Hirschau" für 57.000 Gulden den mit Wasserkraft betriebenen ehemaligen "Lindauer'schen Hammer" mit einer kleinen Eisengießerei.

Er baut ihn zu einer der leistungsfähigsten Lokomotiven- und Maschinenfabriken Bayerns aus.

Ab 1837

München-Kreuzviertel * Zwischen 1837 bis 1847 ist Joseph Anton von Maffei Mitglied in der "Kammer der Abgeordneten".

23. Juli 1837

München * Der Münchner Unternehmer Joseph Anton von Maffei setzt die Visionen von Simon von Eichthal in die Tat um, in dem er sich intensiv um die Förderung des bayerischen Eisenbahnbaus kümmert.

Nachdem die "München - Augsburg Eisenbahngesellschaft" ihre endgültige Konzessionierung erhalten hat, wird Joseph Anton von Maffei auf der konstituierenden Verwaltungsratssitzung zunächst ins Direktorium und danach zum Vorsitzenden gewählt.

August 1837

Regensburg * Der erste Dampfer der "Bayerisch-württembergischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft", ein "Seitenraddampfer", wird vom Stapel gelassen.

Er war in der Regensburger Werft von Maffei gebaut worden.

Oktober 1837

Regensburg - Linz * Der erste Dampfer der "Bayerisch-württembergischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft" fährt erstmals bis nach Linz.

Im folgenden Jahr wird der fahrplanmäßige Verkehr zwischen Regensburg und Linz aufgenommen.

1838

München-Englischer Garten - Hirschau * Der aus einem italienischen Adelsgeschlecht stammende Joseph Anton Ritter von Maffei kauft von der Witwe Lindauer die weit außerhalb der Stadtgrenze Münchens gelegene "Hofhammerschmiede" in der "Hirschau" ab.

29. Januar 1838

München-EnglischerGarten -Hirschau * Obwohl der Kaufvertrag für den "Lindauer'schen Hammer" erst am 20. März unterschrieben wird, führt "von diesem Tage an [...] der Herr Käufer das Geschäft auf seine Rechnung und



hat auch von diesem Tage an alle laufenden Kapitalzinsen, Staats-, Haus- und Kommunallasten zu tragen".

20. März 1838

München-Englischer Garten - Hirschau * Der Kaufvertrag für die "Hofhammerschmiede", auch "Lindauer'scher Hammer" genannt, wird von Franziska Lindauer und Joseph Anton von Maffei unterschrieben.

Das Unternehmen firmiert zunächst viele Jahre unter "Eisenwerk Hirschau".

Weil Maffei gegenüber seinen Konkurrenten Emil Keßler in Karlsruhe und August Borsig in Berlin nicht als Nachzügler erscheinen will, gibt er immer 1837 als "Gründungsjahr" seines Unternehmens an.

1839

München-Englischer Garten - Hirschau * Angeblich beschäftigt die "Maffei'sche Fabrik" bereits 160 Arbeiter und Tagelöhner.

Doch diese Angabe scheint weit überzogen.

Das Münchner "Kunst- und Gewerbeblatt" vom Juni 1852 beziffert die von Maffei im Jahr 1839 bezahlten Wochenlöhne auf 12.500 Gulden.

Davon kann er unmöglich 160 Arbeiter bezahlt haben.

Das wären lediglich 1½ Gulden in der Woche.

1839

München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Anton von Maffei engagiert Joseph Hall, einen englischen Ingenieur, als Direktor für das "Eisenwerk Hirschau".

Joseph Hall war zur Montage der sechs in England gefertigten Lokomotiven nach München gekommen.

Die Zugmaschinen sollen auf der Strecke München - Augsburg eingesetzt werden.

1839

München-Kreuzviertel * Der königliche Wunsch, "daß ein bedeutender Gasthof hierher komme", trifft bei Joseph Anton Ritter von Maffei auf offene Ohren.

Er erwirbt für 163.400 Gulden zwei Anwesen an der Prannergasse und vier ihm benachbarte Häuser an der ehemaligen "Kreuzgasse", darunter den Gasthof "Goldener Bär".

Anschließend lässt er das "Hotel zum Bayerischen Hof" projektieren und errichten.

König Ludwig I. äußert für den Hotelbau einen ganz persönlichen Wunsch.

Ausgerechnet der verantwortliche Bauherr der "Ludwigstraße" und der "Ruhmeshalle", der "Glyptothek" und der "Pinakotheken" sowie zahlreicher anderer Bauwerke innerhalb und außerhalb Bayerns, hat in seiner Residenz kein adäquates Badezimmer, sodass er sich zwei Mal im Monat die Ehre gibt, im "Hotel zum Bayerischen Hof" sein Bad zu nehmen.

Schon aus diesem Grund besitzt die neue Nobelherberge das besondere Wohlwollen "Seiner Allerhöchsten Majestät", die dem Hotelbetrieb deshalb sogar das Führen des "Bayerischen Staatswappens" mit Löwen, Rauten



und Krone erlaubt.

Mit dieser Nobelherberge schafft Anton Ritter und Edler von Maffei einen Übernachtungsbetrieb, der - bis zum heutigen Tag - als erste Adresse Münchens gilt.

1. September 1839

München - Lochhausen * Mit der feierlichen Eröffnung der Eisenbahn-Teilstrecke von München nach Lochhausen - wird der offizielle Betrieb der Privatbahn aufgenommen.

Um März 1840

München-Englischer Garten - Hirschau * Das Gasthaus "Zum Hasenstall" in der "Hirschau" wird eröffnet.

Es wird zur "Werkskantine" der "Maffei'schen Maschinenbauanstalt".
Seine Gäste sind ausschließlich Arbeiter aus der "Maffei-Fabrik".

4. Oktober 1840

München - Augsburg * Die rund 60 Kilometer lange Eisenbahn-Gesamtstrecke von München nach Augsburg kann erstmals der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Auf der vorerst eingleisigen Strecke braucht der Reisende - trotz der acht Zwischenstationen - eine Fahrzeit von nur 2 Stunden 45 Minuten.

Auf der Straße benötigt die Kutsche "17 Poststunden" bis sie in der Banken- und Handelsmetropole am Lech ankommt.

In der Anfangszeit verkehren zwischen München und Augsburg täglich zwei Züge.

Sie fahren um 8 Uhr und um 15 Uhr an ihren Endpunkten ab.

Während der Sommermonate werden drei, gelegentlich vier Züge eingesetzt.

Neben dem Lokomotivbetrieb werden "Nacht-Fahrten mit Pferde-Kraft" durchgeführt.

Bei diesen Fahrten ziehen neben den Schienen herlaufende Pferde die Wagen.

Die Reisenden brauchen - bei fünfmaligem Pferdewechsel - acht Stunden bis ans Ziel.

Da diese Fahrten nicht rentabel sind und der Bahndamm dabei Schaden nimmt, werden sie nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

9. September 1841

München * Joseph Anton von Maffei vertritt gegenüber König Ludwig I. die Auffassung, dass es notwendig ist, "alles Eisenbahnmateriale im eigenen Land herzustellen, um unabhängig vom Ausland zu werden".

Er habe zu diesem Zweck das "Lindauer'sche Hammerwerk, eine Eisenschmiede mit kleinem Walzwerk, erworben und zu einer Maschinenfabrik mit Gießerei und Kesselschmiede umgestaltet".

Dort, in der "Hirschau", stünde seine erste, mit eigenen Mitteln erbaute Lokomotive vor der Vollendung.



Und weil er die Maschine auch verkaufen will, bittet er den König - in einer peinlich unterwürfigen Sprache - zur Namengebung der Lokomotive:

"Euer Königliche Majestät wollen den in meiner Werkstätte erbauten ersten Bayerischen Dampfwagen den Namen Allergnädigst zu bestimmen geruhen.

Indem ich der Gewährung dieses allerunterthänigsten Gesuchs von Eurer Königlichen Majestät Huld und Gnade entgegenharre, erstrebe ich allertiefster Ehrfurcht Euer Königlichen Majestät allerunterthänigst treuehorsamster Joseph Anton von Maffei".

11. September 1841

München - Berchtesgaden * Das von Joseph Anton von Maffei aufgesetzte Schreiben zur Namensgebung seiner in der "Hirschau" gefertigten Lokomotive erhält der Verfasser mit einem von König Ludwig I. ausgeführten handschriftlichen Vermerk aus Berchtesgaden zurück:

"Mit vielem Vergnügen erfuhr des Dampfwagens Erbauung aus München und dem ausgesprochenen Wunsche gemäß, daß ich ihm einen Namen geben möchte, soll er der "Münchner" heißen".

Von einem Kaufangebot für die Lokomotive ist nichts zu lesen.
Das wird bis noch 1845 dauern.

Überhaupt muss Joseph Anton von Maffei seine erste Lokomotive wie Sauerbier anbieten, denn "Der Münchner" war keine Auftragsarbeit, sondern eher ein Gesellenstück, mit dem er die Leistungsfähigkeit seines Unternehmens unter Beweis stellen will.

Räder, Treibachse, Kesselbleche und einige feinmechanische Teile mussten noch aus England bezogen werden.

Und die "München - Augsburg Eisenbahngesellschaft" hatte sich schon mit acht Lokomotiven eingedeckt und war damit überversorgt.

7. Oktober 1841

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Münchner" genannte Lokomotive wird von "zehn Pferden gezogen und aufs Schönste mit Blumen und Girlanden geschmückt" zum "Bahnhof auf dem Marsfeld" gebracht.

Denn in der Zwischenzeit hatte Joseph Anton von Maffei, der "Vorsitzende der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft", im "Maffeischen Eisenwerk" in der "Hirschau", mit dem Bau von Lokomotiven begonnen.

Das erforderliche technische "Know-how" brachte der Engländer Joseph Hall in das Unternehmen ein.

13. Oktober 1841

München-Englischer Garten - Hirschau * Der Münchner, die von dem englischen Ingenieur Joseph Hall in der Münchner Hirschauefertigte Lokomotive absolviert erfolgreich ihre Probefahrt auf der Strecke München - Augsburg. Die Lokomotive ist noch vollständig einem englischen Vorbild nachgebaut.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 32 km/h auf der Horizontalen bei 161 Tonnen Anhängelast übertrifft sie jedoch die Leistung der englischen Vorbilder. Der Münchner erreicht bei Probefahrten sogar eine Spitzengeschwindigkeit von 59 Stundenkilometern.



15. Oktober 1841

München-Kreuzviertel * Das "Hotel Bayerischer Hof" kann seine Eröffnung feierlich begehen.

Zu den ersten Gästen gehört die Großherzogin Stephanie von Baden, die unter dem Namen einer "Gräfin von Malberg" aus Karlsruhe absteigt.

1842

München-Maxvorstadt * Joseph Anton Ritter und Edler von Maffei steht der neu gegründeten "Handelskammer für Oberbayern" vor.

August 1842

München * In einem Expertengutachten kommt die für den Ankauf der Lokomotiven zuständige "Eisenbahnkommission" zu folgendem Ergebnis:

"Es hat daher die Lokomotive Münchner [...] keinen Wert mehr, und ist, selbst geschenkt, zu theuer".

1843

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Kgl. Bay. Staatsbahn" erteilt dem "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei einen Auftrag über die Lieferung von acht Lokomotiven des Typs "Bavaria". Sie sollen auf der Strecke Nürnberg - Bamberg eingesetzt werden.

Um den Auftrag zu erhalten, muss Maffei die väterliche "Tabakfabrik" als Kautions einbringen. Der Auftrag geht aber nicht nur an "Maffei", sondern auch an "Kessler & Martiensen" in Karlsruhe und "Meyer & Comp." im elsässischen Mühlhausen. Sie müssen sich den Auftrag zu je acht Lokomotiven teilen.

Die wichtigste Auflage für die drei Firmen lautet: "Alle Teile an den 24 Lokomotiven müssen untereinander austauschbar sein".

Seine erste Lokomotive, den "Münchner", hat Maffei aber noch immer nicht verkauft.

1843

München-Englischer Garten - Hirschau * Für das "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei wird mit George Jon Ashton ein zweiter Engländer angeworben.

25. Oktober 1843

München * König Ludwig I. unterzeichnet das "Eisenbahndotationsgesetz", das die staatliche Finanzierung der ersten Hauptstrecken sichert.

1844

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Maffei'sche Fabrik" liefert die ersten acht Lokomotiven an die "Bayerische Staatsbahn" aus, die bald einen Großteil ihres Lokomotivenbedarfs bei Maffei deckt.



Die "Suevia", eine technisch verbesserte Lokomotive, fährt die Strecke Augsburg - Donauwörth.

Daneben stellt Maffei auch Dampfschiffe, Dampfmaschinen, Walz- und Mühlwerke, Werkzeugmaschinen und sonstige Maschinen her.

1844

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Maffei'sche Maschinenfabrik" in der Hirschau beschäftigt 150 Arbeiter.

25. August 1844

Nürnberg - Bamberg * Die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg wird eröffnet.

Dabei kommt erstmals eine bayerische Lokomotive - die "Bavaria" von Maffei - zum Einsatz.

September 1844

München * Der bayerische Staat übernimmt die seit 1839 bestehende private Eisenbahnstrecke zwischen München und Augsburg.

Er kauft dem privaten Konsortium die Bahnstrecke um 4,4 Millionen Gulden ab.

1845

München-Englischer Garten - Hirschau * Da Joseph Anton von Maffei seine erste, im "Eisenwerk Hirschau" gefertigte Lokomotive immer noch nicht verkauft hat, greift er zur Feder und schreibt an König Ludwig I. folgende Zeilen:

"Es sind sechs Jahre, seitdem der "Münchner" zu bauen angefangen wurde.

Die Durchschnittszahl der in dieser Fabrik allein seither Beschäftigten Arbeiter beläuft sich für ein Jahr auf 230.

Jeder derselben, gering gerechnet, gebraucht zur Stillung seines Durstes des Tages drei Maaß Bier, was in sechs Jahren 1.511.100 Maaß betrug.

Bekanntlich entrichtet die Maaß Bier beiläufig 1 Kreuzer ärarialischen Aufschlag, so entziffert sich an diesem einzigen Gefälle schon seither eine Staatseinnahme von ohngefähr 25.000 Gulden".

Daraufhin kauft die "Königliche Bayerische Staatsbahn" den "Münchner" für 24.000 Gulden und reiht ihn unter der "Nummer 25" in ihren Lokomotivenpark ein.

1846

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei fertigt eine "200-PS-Dampfmaschine" für die "Mechanische Fabrik Augsburg".

1846

München * Der bayerische Staat rettet die privatrechtlich organisierte "Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft" durch die Übernahme vor dem Konkurs.



1846

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Maffei'sche Maschinenbauanstalt" in der "Hirschau" beschäftigt 372 Arbeiter.

Das ist eine für das damalige München "gewaltige" Zahl.

1847

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Maffei'sche Fabrik in der Hirschau" liefert ihre Lokomotive "Donau" an die "Kgl. Bay. Staatsbahn".

Sie ist bis 1895 im Einsatz.

4. April 1847

München-Maxvorstadt * Einem Brandanschlag auf den "Münchner Bahnhof", eine Holzkonstruktion etwa auf der Höhe der heutigen "Hackerbrücke", fällt nicht nur das Gebäude, sondern auch sechs Waggons samt der darauf gelagerten 300 Scheffel Weizen zum Opfer.

Vermutlich machen die unbekannt gebliebenen Täter die Eisenbahn für die seit mehreren Jahren anhaltende Teuerung des Getreides verantwortlich.

Denn schon bald hieß es:

"Zu meinen Zeiten hast nix von Dampfwagen g'hört! Alles ist ruhig sein Weg gängen;
aber desto mehr Dampfnudeln hat's geben;
und je mehr Dampfwagen herkommen, desto rarer werden die Dampfnudeln!
Die Zeit wird immer schlechter!"

1848

München-Englischer Garten - Hirschau * Die im "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei gefertigte Lokomotive "Behaim" wird auf der Steilrampe zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast eingesetzt.

Die "Behaim" ist die erste dreifach gekuppelte Lokomotive für die "Königlich Bayerische Staatsbahn".

1848

München-Englischer Garten - Hirschau * Maffei beschäftigt 500 Mitarbeiter in der Hirschau.

1850

Burglengenfeld * Joseph Anton von Maffei ist Hauptaktionär und Vorstand der oberpfälzischen "Eisenwerk-Gesellschaft-Maxhütte" bei Burglengenfeld.

Das Unternehmen hat sich vor allem auf die Herstellung von Eisenbahnschienen spezialisiert.

1. Mai 1850

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "Maffei'sche Maschinenfabrik" präsentiert ihr erstes Dampfschiff.



Über dem zu den Werkstätten in der "Hirschau" führenden Isarkanal fährt der Raddampfer "Stadt Donauwörth" über die Isar bis zur "Praterinsel".

Die Fabrikarbeiter haben den Dampfer, der eine Länge von etwa 40 Metern bei 3½ Meter Breite und einen sehr geringen Tiefgang besitzt, reich verziert und an der Landspitze nahe der "Praterinsel" eine große, mit maschinentechnischen Emblemen geschmückte Pyramide aufgebaut.

Eine große Schar Neugieriger beobachtet die Fahrt des Schiffes, das mit einer Leistung von 43 Pferdestärken gegen den Strom der Isar hinauf fährt; später dann flussabwärts bis zur Donau.

1851

München-Englischer Garten - Hirschau - Starnberg * Der bei "Maffei" gebaute Raddampfer "Maximilian" läuft in Starnberg vom Stapel.

Er hat eine genietete eiserne Schiffsschale mit Holzaufbauten.

1851

München-Englischer Garten - Hirschau * Maffei gewinnt mit seiner 72. Lokomotive, die ebenfalls auf den Namen "Bavaria" hört, den ersten Preis beim "Semmering-Wettbewerb" um die leistungsfähigste "Steilrampen-Lokomotive".

1853

München * Joseph Anton von Maffei übernimmt den Vorsitz der "Aktiengesellschaft für die Dampfschiffahrt auf Inn und Donau".

1853

München-Hirschau * Die im "Maffei-Werk Hirschau" gebaute Lokomotive "Die Pfalz" für die "Bayerische Pfalzbahn" erreicht bereits 120 km/h.

1857

München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Hall verlässt das "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei.

Sein Nachfolger wird George Jon Ashton.

1858

Main * Die Dampfschiffahrt auf dem Main wird bis 1886 eingestellt.

12. August 1860

München - Salzburg * Die in fünf Teilabschnitten erbaute und insgesamt 188 Kilometer lange Eisenbahn-Strecke von München nach Salzburg kann erstmals befahren werden. Ab Salzburg führt die Bahnlinie weiter nach Wien.



Kaiser Franz Joseph I. von Österreich trifft aus Wien mit der k.k. privilegierten Kaiserin-Elisabeth-Bahnein, König Max II. von Bayern in Salzburg in seinem Hofzug an. Der bayerische Zug wird von zwei Maffei-Lokomotiven gezogen.

Mit dieser Zugverbindung liegt München genau zwischen den zwei großen europäischen Metropolen Wien und Paris.

3. September 1860

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei liefert den von ihr gefertigten eisernen Dachstuhl für die "Befreiungshalle" bei Kehlheim und beginnt vor Ort mit den Arbeiten.

Innerhalb von 14 Tagen ist die "Bedachung" des kolossalen Gebäudes vollendet.

Bis 31. Dezember 1860

München-Englischer Garten - Hirschau * Im "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei sind 465 Lokomotiven entstanden.

Davon fanden 129 einen Käufer im Ausland.

1862

München - Wien * Der bayerische Staat gibt seinen gesamten Schifffahrtsbesitz an der Donau an die Wiener "Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft" ab.

1863

München * Die Ernennung zum "Adeligen lebenslänglichen Reichsrat der ersten Kammer des Landtags" durch König Max II. ist der Höhepunkt der politischen Karriere von Joseph Anton von Maffei.

Damit gehört er dem höchsten bayerischen Gremium an und sitzt an der Spitze der Entscheidungsträger. Dieses politische Engagement verschafft dem Geschäftsmann und dem gesamten "Geldadel" seiner Zeit einen massiven Informationsvorsprung.

Mit diesem Insider-Wissen ist es vergleichsweise einfach, sein Geld in gewinnbringende Projekte und Immobiliengeschäfte zu investieren.

Von der "Karmelitenbrauerei" in Regensburg über das "Gut Weichs" bei Ohlstadt zu einer "Villa in Feldafing" und einem weiteren Großanwesen in der Nähe von Iffeldorf, das "Gut Staltach".

1864

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 500. Lokomotive mit dem Namen "Hirschau" (?) verlässt die "Maffei'sche Lokomotiven-Fabrik".

1. September 1870

München * Joseph Anton Ritter von Maffei stirbt im Alter von 80 Jahren.



Sein Neffe Hugo Alois von Maffei führt die Firma weiter.

1871

München-Kreuzviertel * Nach Joseph Anton Ritter von Maffei's Tod wird das Anwesen des "Hotels zum Bayerischen Hof" für 580.000 Gulden an die "Bayerische Vereinsbank" verkauft.

1874

München-Kreuzviertel * Zum Andenken an Joseph Anton Ritter von Maffei nennt der Magistrat die "Fingergasse" auf den Namen dieser außergewöhnlichen bayerischen Unternehmerpersönlichkeit um.

1. Oktober 1874

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 1.000. Lokomotive verlässt das "Maffei-Werk" in der "Hirschau".

1880

München * Joseph Anton Ritter von Maffei's Neffe und Nachfolger, Hugo Alois von Maffei, gehört zu den Gründern der "Bayerischen Rückversicherungsgesellschaft", aus der später die "Allianz-Versicherung" hervorgeht.

1885

Starnberger See - Ammersee * Der im Jahr 1851 im "Eisenwerk Hirschau" von Joseph Anton von Maffei produzierte Raddampfer "Maximilian" wird nach 34 Dienstjahren auf dem Starnberger See in zwei Teile zerlegt und zum Ammersee transportiert.

Dort ist er weitere zehn Jahre im Einsatz.

Nach 1890

München * Hugo Alois von Maffei ist stellvertretender Vorsitzender der "Siemens-Schuckert AG".

1891

München-Englischer Garten - Hirschau * Über das zur "Schwabinger Brauerei" gehörende Ausflugslokal in der "Hirschau" heißt es:

"Diese Wirtschaft steht ganz abseits. Werktags kommen nur Maffei-Arbeiter zum Essen.

Die Gassenschänke ist nur für diese da.

Ohne Maffei wäre das Gasthaus nicht lebensfähig".

1895

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Maffei-Kraftwerk" am Eisbach, das heutige "Tivoli-Kraftwerk", wird zur Stromerzeugung für das "Maffei-Lokomotivenwerk" erbaut.

Es dient der Firma zur Deckung des eigenen Strombedarfs.



1900

München-Englischer Garten - Hirschau * Die 2.000. Lokomotive verlässt das "Maffei'sche Werk" und wird an die "Kgl. Bay. Staatsbahn" geliefert.

1901

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Wasser- und Dampfkraftwerk der Maffei-Eisenwerke" wird erweitert.

Dazu werden die das Fabrikgelände durchziehenden Wasserläufe zum "Eisbach" vereinigt.
In der neuen Kraftzentrale kommen drei "Francis-Turbinen" mit einer Leistung von 1.000 PS zum Einsatz.

1901

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Maffei'sche Eisenwerk" in der "Hirschau" erhält einen vom Prinzregenten Luitpold genehmigten Gleisanschluss zum "Schwabinger Güterbahnhof".

Bis dahin mussten über 2.000 Lokomotiven auf Straßenfahrzeuge verladen werden.
Anfangs wurden die Maschinen von vielen Pferden, später von einer "Lokomobile" durch die ganze Stadt zur "Zentralwerkstätte der Eisenbahn" gezogen und dort mit den separat transportierten Radsätzen erneut zusammengebaut.

1901

München-Englischer Garten - Hirschau * Der Pächter des Ausflugslokals in der "Hirschau" beantragt "einen Umbau vornehmen zu dürfen, da das Gastlokal zwar bis zum vorigen Jahr genügte, jetzt aber der Andrang zu dem Mittagstische so groß wird, besonders seitens der Arbeiter der Maffei'schen Fabrik, daß sich der Raum als unzureichend erweist".

2. Juli 1907

München-Englischer Garten - Hirschau * Die "S 2/6", eine speziell für Schnellfahrversuche bei Maffei in der "Hirschau" gebaute Lokomotive erreicht mit einer Geschwindigkeit von 154,5 km/h einen Weltrekord, der bis 1936 Bestand hat.

1908

München-Englischer Garten - Hirschau * Der von der "Maffei'schen Maschinenfabrik" entwickelte neue Lokomotivtyp S3/6 ist mit einer "Heißdampfmaschine" ausgerüstet.

Sie kommt mit wesentlich weniger Kohle aus als vergleichbare Lokomotiven mit "Nassdampfmaschinen" und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern.

1908

München-Englischer Garten - Hirschau * Bisher hat die "Maffei'sche Maschinenbaufabrik" in der "Hirschau" insgesamt 8.165 Lokomotiven produziert.



1910

München-Englischer Garten - Hirschau * Aufgrund der zur Serienreife entwickelten neuen "Maffei'schen" Lokomotive mit Heißdampfmaschine verfolgt das "Bayerische Verkehrsministerium" die Elektrifizierung der Bahn mit wesentlich geringerem Nachdruck.

1912

München-Englischer Garten - Hirschau * Der Mitarbeiterstamm bei "Maffei" hat sich auf 2.026 Personen erhöht.

21. Mai 1913

München-Bogenhausen - München-Haidhausen* Einen Tag vor dem 100. Geburtstag Richard Wagners wird ihm zu Ehren eine Statue neben dem "Prinzregententheater" enthüllt.

Heinrich Waderé• hat das Monument gestaltet.

Aus mehreren zur Verfügung stehenden Entwürfen wählt man denjenigen aus, der den Komponisten in ähnlicher Pose zeigt, wie das berühmte Porträt von Johann Wolfgang von Goethe in der Campagne.

Da die ruhende Darstellung des Künstlers extrem stark im Gegensatz zu dem unsteten Leben des Musikers steht, kommt bald Kritik hoch, in die sogar das städtische "Kollegium der Gemeindebevollmächtigten" einstimmt.

Letztlich beruhigt aber ein einziges Argument alle Kritikerstimmen:

Da Richard Wagner von Natur aus nur mit einer geringen Körpergröße ausgestattet war, hätte ein stehendes Denkmal die Öffentlichkeit nur wenig beeindruckt.

Der Marmor für die Figur stammt vom "Untersberg".

Er umfasst als Rohblock 14 Kubikmeter Inhalt und wiegt 600 Zentner.

Über dreißig Pferde sind notwendig, um diese gewaltige Last vom "Untersberger Steinbruch" zur nächsten Eisenbahn zu schaffen, mit der er ab Berchtesgaden nach München gebracht wird.

"Bildhauer" Waderé hat sich am "Ostbahnhof" ein provisorisches Atelier eingerichtet.

Da die fertige Marmorfigur noch immer 450 Zentner wiegt gestaltet sich der Transport vom Atelier zum Aufstellungsort als besonders schwierig.

Er nimmt mehr als zwei Tage in Anspruch.

Die Statue muss mit einer "Straßenlokomotive" der "Firma Maffei" zum Ort seiner Aufstellung gebracht werden.

Dort behindert vor allem der weiche Boden die Arbeiten, da sich die Räder des Transportwagens immer wieder eingraben.

Cosima und Siegfried Wagner lehnen ihre Teilnahme an der Denkmalenthüllung ab. Bei Cosima sind es gesundheitliche, bei Siegfried grundsätzliche Gründe.

Die Konkurrenz der "Münchner Festspiele" für Bayreuth sind aber die wahren Beweggründe.

Das gesellschaftliche Ereignis an der Prinzregentenstraße wird durch Richard Wagners "Huldigungsmarsch" eröffnet.

Münchens erster Bürgermeister, Wilhelm von Borscht, hält eine Ansprache und Ernst von Possart, der Initiator des Denkmals, sagt in seiner Rede:

"So grüßen wir Dich, Unsterblicher! Möge Dein Antlitz uns leuchten".



Prinzregent Ludwig III. enthüllte schließlich das "Wagner-Denkmal".

Die sozialdemokratische Tageszeitung "Münchner Post" kommentiert das Ereignis mit den Worten:
"Das Streben Münchens, die seiner Zeit an Bayreuth abgegebene Hegemonie im Reiche von Wagners Kunst an sich zu bringen - das heimliche Agens [die treibende Kraft] unserer Festspiele - hat uns nun endlich ein würdiges Denkmal des Meisters beschert".

Gleichzeitig kritisiert das Blatt, dass der Eröffnungsakt nicht dem "Festwiesensbild" der Wagner'schen "Meistersinger" entsprach und auf den "Wach-auf-Chor" kein spontaner Jubel des Volkes, sondern ein "hochhoffiziell-eisernes Schweigen" der "aristokratisch-bürgerlichen Festversammlung" folgt.

Den Abschluss der Einweihungsfeierlichkeiten für das "Musiker-Standbild" bildet der "Tannhäusermarsch".

1. Februar 1918

München-Schwabing * Am Vormittag treffen sich die streikenden Arbeiterinnen und Arbeiter der Bayerischen Geschützwerke, Teile der Belegschaft der Lokomotivfabrik Maffei sowie die Arbeiterinnen und Arbeiter der Lederfabrik Gebrüder Hesselberger und des BMW-Werkes zur Auftaktveranstaltung in der Schwabinger Brauerei.

Im Anschluss ziehen sie in einem Protestmarsch zum Polizeipräsidium in der Ettstraße.

Stand bisher die Friedensfrage im Mittelpunkt, so wird nach der Verhaftungsaktion die Freilassung der Gefangenen zur Hauptaufgabe. Zu diesem Zweck hat die Versammlung eine vierköpfige Kommission gewählt, die beim Polizeipräsidenten die Freilassung der Inhaftierten erwirken soll.

Da - nach Aussage des Polizeipräsidenten - die Polizei keine Einflussmöglichkeiten auf die gerichtlichen Entscheidungen hat, muss die Kommission ohne Ergebnis wieder abziehen.

1. Februar 1918

München-Schwabing * Die Streikenden der "Bayerischen Geschützwerke" beenden ihren "Protestmarsch" zu einer Kundgebung in der "Schwabinger Brauerei".

Im Anschluss ziehen sie weiter zur "Maffei-Maschinenfabrik".

1919

München-Schwabing - Hirschau * Ein "Revolutionsweg" von der Martiusbrücke zur "Maffei-Fabrik" quer durch die "Seewiese" ("Werneck-Wiese") wird angelegt.

8. April 1919

München * Die Arbeiter des "Maffei-Werkes" werden bewaffnet.

Damit beginnt die vom "Provisorischen Revolutionären Zentralrat" angeordnete "Bewaffnung des Proletariats".

1920



Berlin * Die "Bayerische Staatsbahn" wird vom Reich übernommen.

Ihr Streckennetz umfasst mehr als 8.500 Kilometer, auf dem etwa 2.400 Lokomotiven, 5.000 Personen- und 64.000 Güterwaggons bewegt werden.

13. Mai 1921

München * Hugo Alois von Maffei stirbt.

Bis zuletzt ist er Aufsichtsratsvorsitzender der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank.

Bis 1926

München-Englischer Garten - Hirschau * In der "Maffei'schen Fabrik" sind 44 Dampfschiffe für deutsche Seen und Flüsse entstanden.

1931

München-Englischer Garten - Hirschau * Die Firmen "Krauss" und "Maffei" fusionieren.

Das Werk in der "Hirschau" wird stillgelegt nach Allach verlegt.

1935

München-Englischer Garten - Hirschau * Mit dem Abbruch der "Maffei'schen Maschinenbaufabrik" wird begonnen.

19. November 1943

München-Englischer Garten - Hirschau * Der Staat erwirbt auf Druck der "Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen" das circa 30 Hektar große "Maffei-Gelände" um 2,5 Millionen Mark.

Herbst 1948

München-Englischer Garten - Hirschau * Die erste Turbine im wieder instandgesetzten "Maffei-Kraftwerk" geht in Betrieb und liefert Strom für die Getreidemühlen der "Kunstmühle Tivoli".

Langsam überträgt sich der Name "Tivoli" auf das ehemalige "Maffei-Kraftwerk".

9. Januar 1948

München-Englischer Garten - Tivoli - Hirschau * Philipp Mathes, der Direktor der "Kunstmühle Tivoli" beginnt mit der "Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen" über die Übernahme des Kraftwerks des ehemaligen "Maffei-Kraftwerks" am Eisbach zu verhandeln.

23. Juli 1952

München-Englischer Garten - Hirschau * Das 30 Hektar große "Maffei-Gelände" wird in den "Englischen Garten" einbezogen.



1967

München-Englischer Garten - Hirschau * Eingliederung des restlichen "Maffei-Geländes" in den "Englischen Garten".

1985

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Maffei-Kraftwerk" am Eisbach, heute "Tivoli-Kraftwerk", wird in die "Denkmalschutzliste" der Stadt München aufgenommen.

Um Juli 1986

München-Englischer Garten - Hirschau * Das "Tivoli-Kraftwerk" wird in technisch modernisierter Form wieder in Betrieb genommen.