Sondernummer des

Eisenbahn JOURNAL Archiv

B 30871 F
ISBN 3-922404-69-3

DM 22,80
sfr 22,80
öS 170,--

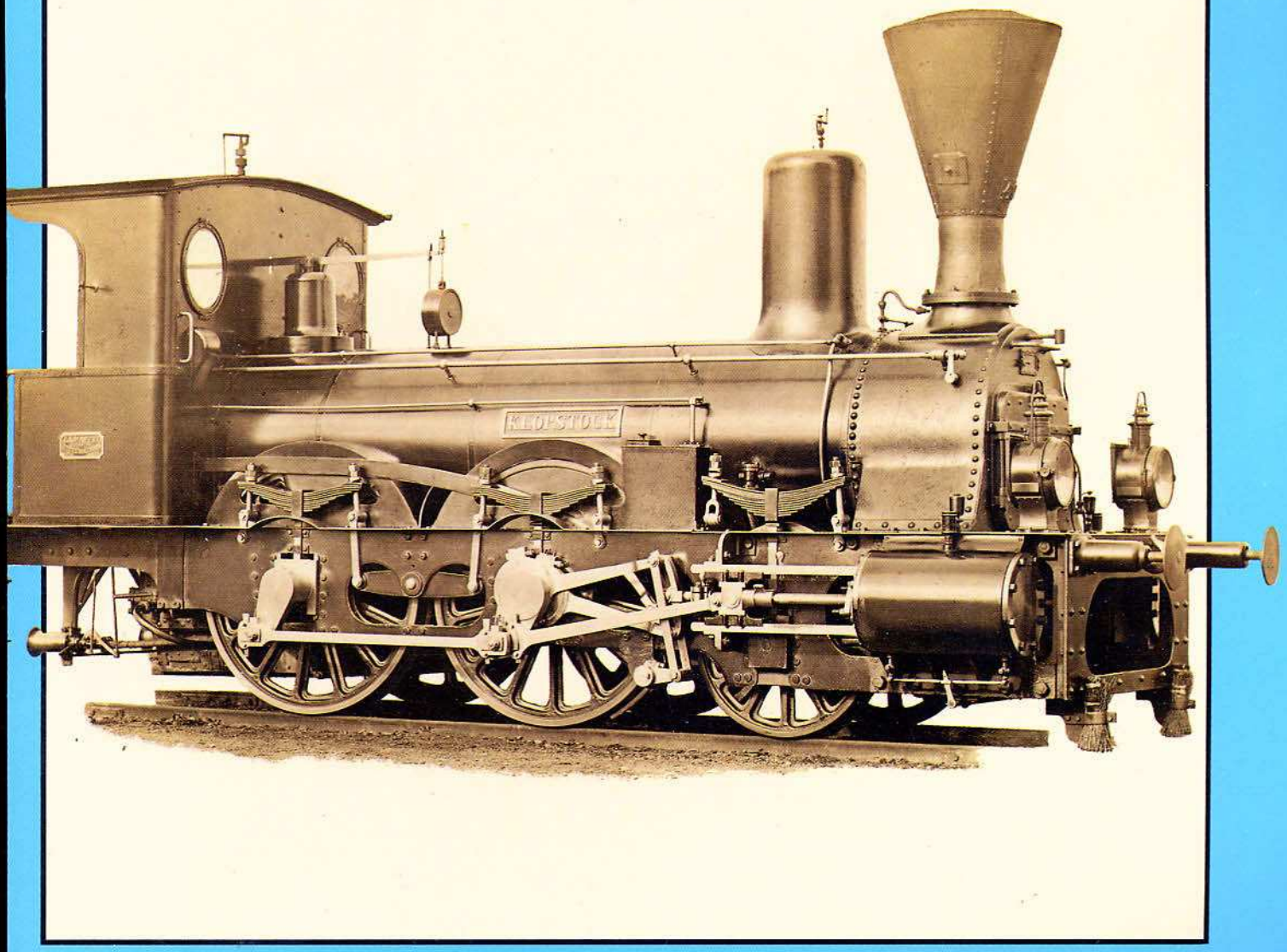
Band Nº 4

Ludwig v. Welser

Bayern-Report

Die Gattungen A I bis A V, B I bis B VI, C I und C II

K. Bay. Sts. B.



(Füllseite)

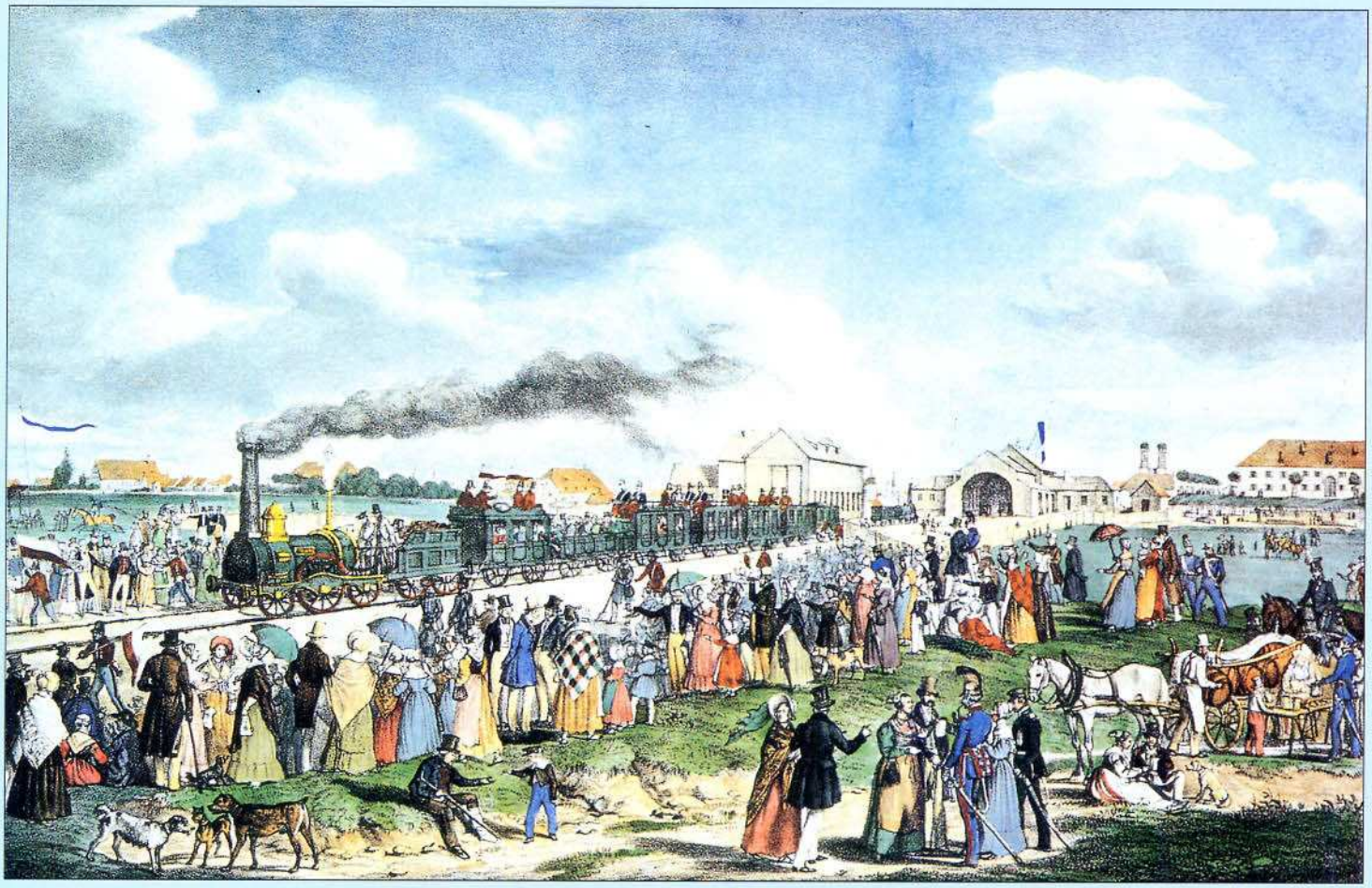


Bild 2: *Kolorierte Lithographie von Karl Kraus (1804 bis 1852) von der Eröffnung der ersten Teilstrecke der München-Augsburger Eisenbahn bis Lochhausen am 1. September 1839. Der Zug, geführt von der aus England stammenden VESTA, hat soeben den etwa an der heutigen Hackerbrücke gelegenen ersten, provisorischen Münchner Bahnhof verlassen.* ***Abb.: Verlagsarchiv***

Bild 1 (Titel): *Als vorletzte B VI lieferte Maffei am 26. Juni 1871 die KLOPSTOCK; bereits fünf Tage später wurde sie von den K.Bay.Sts.B. abgenommen.* ***Abb.: Werkfoto Krauss-Maffei***

Impressum

ISBN 3-922404-69-3

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49 [51 20 48/51 20 49]
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber:	Hermann Merker
Manuskript:	Ludwig Freiherr von Welser, Sammlung C. Asmus
Bearbeitung:	Carl Asmus, Horst J. Obermayer, Helge Hufschläger
Bildredaktion:	Ingo Neidhardt
Lektorat:	Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag:	Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout und Koordination:	Ingo Neidhardt

Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching b. München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© November 1994
Hermann Merker Verlag GmbH
Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort des Verlags	6
Einleitung	6
Joseph Anton von Maffei, das Eisenwerk Hirschau und »Der Münchner« – die erste bayerische Lokomotive	8
Die Lokomotiven der München-Augsburger Eisenbahn	16
Lokomotiven der Klasse A I	18
Lokomotiven der Klasse A II	24
Lokomotiven der Klasse A III	30
Lokomotiven der Klasse A IV	32
Lokomotiven der Klasse A V	36
Lokomotiven der Klasse B I	42
Lokomotiven der Klasse B II	46
Lokomotiven der Klasse B III	48
Lokomotiven der Klasse B IV	51
Lokomotiven der Klasse B V	56
Lokomotiven der Klasse B VI	70
Lokomotiven der Klasse C I	86
Lokomotiven der Klasse C II	90

Vorwort des Verlags

Nach zwei Bänden bayerischer Eisenbahngeschichte und einem Band Gleisplänen der K.Bay.Sts.B. folgt nun der maschinengeschichtliche Teil des Bayern-Reports. Wir sind glücklich, uns dabei auf eine einzigartige Quelle stützen zu können: die Aufzeichnungen des Freiherrn Ludwig von Welser. Er entstammte dem berühmten Augsburger Kaufmannsgeschlecht, das im 16. Jahrhundert zusammen mit den Fuggern die Politik der Kaiser finanziert hatte. Wie kein anderer hat dieser Zeitzeuge, Lok-Techniker und Lok-Historiker, schon als junger Mann die Entwicklung der bayerischen Länderbahn verfolgt und darüber ausführliche Aufzeichnungen geführt. Es wäre eine feine Sache, wenn zur Geschichte der übrigen deutschen Länderbahnen auch nur annähernd adäquate Schriften existierten. Sie machen unsere Reihe Bayern-Report zu einem der fundiertesten Werke über die K.Bay.Sts.B. und ihre Maschinen.

Welsers Aufzeichnungen sind bislang noch nie komplett veröffentlicht worden – kein Wunder, denn das weit über 1000 Schreibmaschinenseiten umfassende Werk ist nicht mehr im Original, sondern nur noch in zwei oder drei der einst sieben Durchschläge vorhanden. Schon das Lesen wurde durch die stellenweise kaum noch erkennbare Schrift höchst problematisch. Zudem hat Welser in den vierziger Jahren seine Aufzeichnungen mit unzähligen Nachträgen ergänzt, ohne Rücksicht darauf, ob deren Inhalt eventuell bereits im Haupttext oder einem anderen Nachtrag vorhanden war. Beides zusammen erschwerte die Edition seines Werkes extrem.

Umsomehr ist daher die Leistung unseres Autorenteams zu würdigen: Carl Asmus förderte in unermüdlich forscherischer Wühlarbeit rarstes Bildmaterial und wertvolle Texthinweise zu Tage; Helge Hufschläger von Krauss-Maffei verglich mit Hilfe moderner Computertechnik die Welserschen Angaben mit denen aus dem Firmenarchiv von Krauss-Maffei und denen des Nürnberger Verkehrsmuseums; Horst Obermayer schließlich leistete beim Sichten und Ordnen der Welser-Texte fast kongeniale Arbeit.

Unser Dank gebührt freilich ebenso der Firma Krauss-Maffei, Erbin der beiden Lokomotiv-"Hoflieferanten" der K.Bay.Sts.B., die uns ebenfalls großzügig bei der Bildbeschaffung half; unserem bewährten Hausmitarbeiter Dr. Günther Scheingraber, der wieder einmal die Schatztruhen seines Archivs öffnete; sowie dem Nürnberger Verkehrsmuseum, das uns ermöglichte, seine einzigartige Sammlung von Lokmodellen im Maßstab 1:10 zu fotografieren. Mangels Originalaufnahmen sind diese hervorragenden Arbeiten aus den Lehrwerkstätten der K.Bay.Sts.B. und der Firma Maffei oft das einzige Dokument vom Aussehen der ältesten bayerischen Baureihen.

Umfang und Schwierigkeit der Recherche machen es uns leider unmöglich, schon jetzt abschätzen zu können, wie viele Bände die Reihe Bayern-Report letztlich umfassen wird. Es können statt der geplanten acht vielleicht sogar neun werden. Welche Baureihen wir zu jeweils einem Band zusammenfassen können, ist wegen der vielen erwähnten Nachträge noch unklar.

Noch einige Anmerkungen zum Aufbau dieses und der folgenden Bände unserer Report-Reihe:

Vielen Typenbeschreibungen haben wir Streckenkarten angefügt. Sie verdeutlichen vor allem in der Frühzeit der K.Bay.Sts.B. oft mehr als viele Worte, warum eine bestimmte Lokomotive in welchen Stückzahlen beschafft wurde. Zudem lassen sie das rasante Streckenwachstum jener Zeit gut erkennen.

Die Baureihen wurden in dieser Ausgabe nicht chronologisch nach Entstehungsdatum, sondern nach den Bauarten A, B und C gegliedert. (Die Bauart D, Tenderloks, gab es damals noch nicht.) Das erleichtert die Übersicht und den Vergleich der technischen Entwicklung. Auf Verbindungen zwischen gleichzeitig entwickelten Lokbaureihen wird jeweils am Beginn einer neuen Gattungsbeschreibung verwiesen.

Grund für die Abkehr von der in der Reihe Preußen-Report begonnenen Gliederung nach Naßdampf-/Heißdampfloks, Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug- und Tenderloks sind die in Bayern weitaus geringere Zahl von Lokomotiven pro Baureihe und das kleinere Netz. Dies führte, im Vergleich zu Preußen, zu wesentlich weniger brauchbarer Aufnahmen. Die sehr frühe Gründung der K.Bay.Sts.B. schon 1840 (K.P.E.V. erst 1870) verstärkt dieses Manko noch.

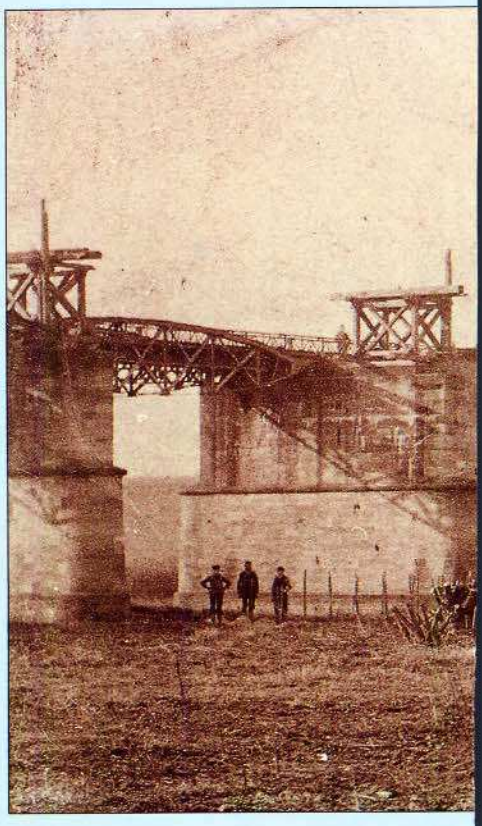


Bild 3: *Auf der im Bau befindlichen Mainbrücke bei Wertheim wurde am 8. März 1872 eine 1A1-Lok, vermutlich eine A V, im Arbeitszugdienst festgehalten.* ***Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg***

Mancher mag sich auch daran stoßen, daß diese Ausgabe recht willkürlich mit den Reihen B VI und C II endet, obwohl technikgeschichtlich erst die Reihen B IX und C III eine Zäsur bilden. Nun, dafür ist schlichtweg der leider begrenzte Umfang dieses Bandes verantwortlich, der uns einen Schnitt in den 1860/70er Jahren aufzwingt.

Zu guter Letzt möge sich der Leser nicht wundern, daß sich Ludwig von Welser mitunter auf Fotos beruft, die nicht mit abgebildet sind. Immerhin sind seine Aufzeichnungen vor über einem halben Jahrhundert entstanden. Viele der von ihm erwähnten Aufnahmen sind inzwischen leider vernichtet worden oder verschollen.

Eine interessante und spannende Lektüre wünscht Ihnen

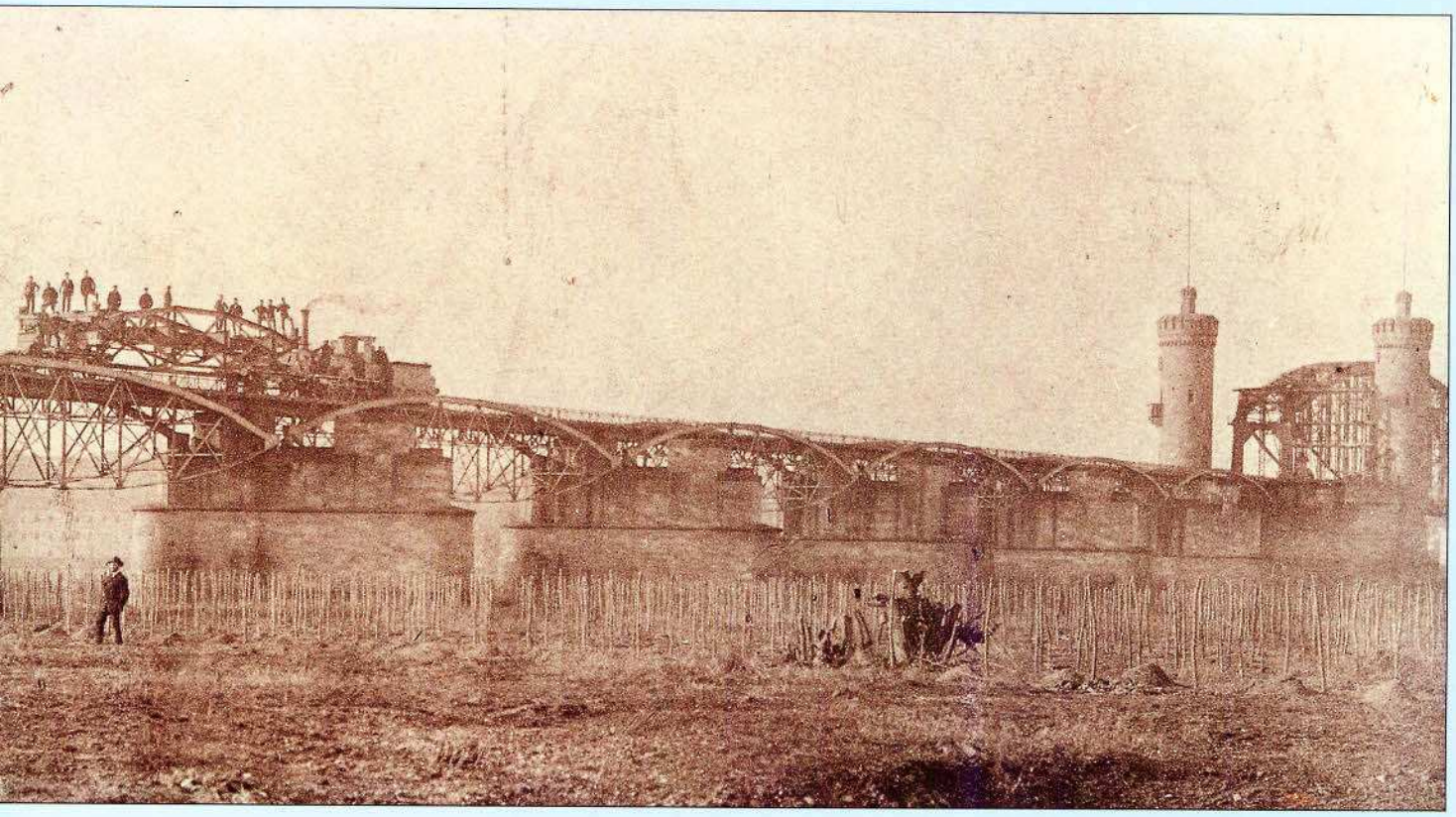
Ihr Hermann Merker Verlag

Einleitung

Dipl.-Ing. Ludwig Freiherr v. Welser (*1876, † 1958) begeisterte sich seit frühester Jugend für die Eisenbahn. Nach Abschluß seines Studiums trat er in Maffeis Eisenwerk Hirschau ein, um sich als Lokomotivkonstrukteur ausbilden zu lassen. Bald kam er in engen Kontakt mit Konstruktionschef Dir. Anton Hammel. Bei häufigen Reisen lernte er viele der damaligen Fachkollegen im In- und Ausland kennen. Seiner Neigung zur Historie entsprechend entstand unter ihm das Firmenarchiv, das er zuletzt bis zum Untergang der Firma als Archivar leitete. Seit Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts muß von Welser bereits als "Lokspäher" durch die Lande gereist sein und Aufzeichnungen geführt haben. Außerdem stand er in Kontakt mit einer Schar Gleichgesinnter.

Persönlich ist er wohl ein ausgeprägter bajuwarischer Partikularist gewesen. Sein besonderer "Feind" war Verkehrsminister von Frauendorfer, der im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts daran ging, den völlig veralteten bayerischen Lokomotivpark zu erneuern. Aufgrund der Sparsamkeit des Bayerischen Landtags wurden allerdings nie genügend Mittel bewilligt, um dieses Werk auch zügig durchführen zu können. Ähnlichkeiten mit heute sind durchaus gegeben, wo sich ein Ellokpark bald 40 Jahre alter Maschinen mit völlig veralteter Mechan- und E-Technik durch die Lande schleppen muß.

Als Ergebnis seiner jahrzehntelangen Forschungen hat von Welser 1937 mit späteren Ergänzungen eine in ihrer Ausführlichkeit einzigartige Chronik aller Lokomotiven der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Bahnen und der Bayer. Ostbahn geschrieben, diese aber nur in wenigen Exemplaren an enge Mitarbeiter verteilt.



In seinen "Vorbemerkungen zu der Arbeit über die Loks der Kgl. Bayer. Staatsbahn" schreibt der Verfasser von Welser, daß es ihm nicht möglich war, eine lückenlose und in jeder Hinsicht vollständige Lokomotivgeschichte abzufassen, da ihm hierfür die nötigen Unterlagen aus dem Betrieb nicht zur Verfügung standen.

Das meiste stammt daher aus der Erinnerung des Verfassers, aus seinen Aufzeichnungen während seiner Jugendzeit und aus seiner langjährigen beruflichen Tätigkeit in der Lokomotivfabrik J. A. Maffei. Manches stammt aber auch aus Mitteilungen von väterlichen Freunden des Autors, die 30, 40, 50 Jahre und darüber hinaus zurückreichen.

Leider scheint bahnseitig früher niemand ernstlich daran gedacht zu haben, für eine spätere historische Arbeit unerläßliches Material zu sammeln, und so ist vieles Wichtige verlorengegangen. Deshalb bittet der Verfasser "die verehrten Leser, ... bei Beurteilung der vorliegenden Arbeit Nachsicht walten zu lassen ..."

Für die folgenden Beschreibungen der bayerischen Lokomotivgattungen wurde – um die Lebendigkeit der Darstellung zu wahren – der Orginaltext von Welsers soweit wie möglich wörtlich übernommen. Dadurch ist natürlich manches als persönliche Meinung des Verfassers und nicht unbedingt allgemeingültig zu werten. Lediglich Wiederholungen und Nachträge mußten teilweise gekürzt oder in die richtige Reihenfolge gebracht werden. Auch die alten Fachausdrükke wurden im Text belassen und nur soweit wie nötig vorab erklärt.

Möglicherweise sind trotz der sehr sorgfältigen Bearbeitung manche Textpassagen immer noch etwas sprunghaft. Doch, wie gesagt, es kam uns darauf an, den Stil von Welsers, die damalige Ausdrucksweise weitgehend zu erhalten. Entstanden ist so ein Dokument aus vergangenen Zeiten.

Bleibt uns, dem Bearbeiterteam, am Schluß dieser Einleitung noch, Ihnen viel Freude an dem mit großem Aufwand erstellten fertigen Werk zu wünschen. **Helge Hufschläger**

Anmerkungen zu den Tabellen

Zu einer kompletten Zusammenstellung aller bayerischen Lokomotiven in übersichtlichen Listen wurden von Welsers Angaben anhand der folgenden Quellen ergänzt:

A K. Bayer. Staatseisenbahnen: "Locomotiv-Hauptinventarbuch" (VM Nürnberg)
B Archiv Krauss-Maffei
C Dr.-Ing. Max Mayer: Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, Berlin 1924
D Krauth, Gerhard u.a.: Dampflok-Verzeichnis der Kgl. Bayer. Staatsbahnen, VdEF 1966

Bemerkungen zu den einzelnen Spalten der großen Tabellen:

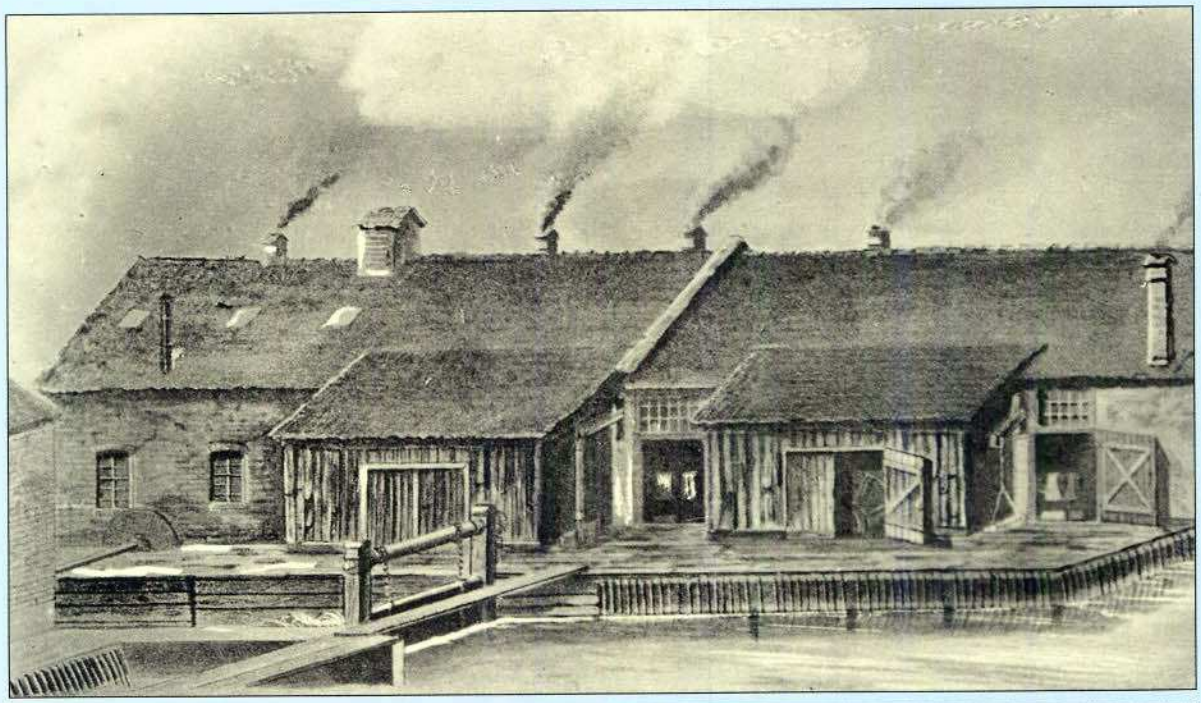
1. Inventarnummer
2. Name:
   Die Schreibweise der Lokomotivnamen ist durchwegs nach Quelle A zitiert.
3. Hersteller und Fabriknummer: Da von Welser besonders bei den Gattungen mit größerer Stückzahl nur wenige Angaben macht, sind diese gemäß Quellen A, B und D zusammengestellt.
4. Datum der Anlieferung:
   Da das Maffeische Orginallieferbuch, das von Welser noch vorgelegen hat, nicht mehr vorhanden ist, konnten die Lieferdaten der Maffei-Lokomotiven nur so weit angegeben werden, wie sie von Welser zitiert. Die Lieferdaten der von Krauss & Comp. gebauten Lokomotiven stammen aus Quelle B.
5. Datum der Abnahme: nach Quelle A
6. Datum der Ausmusterung:
   Da die Angaben von Welsers hier sehr lückenhaft sind und in aller Regel nur Jahreszahlen enthalten, sind diesen die Daten nach Quelle A gegenübergestellt.
   Dabei ist zu beachten, daß aus den (handschriftlichen) Anmerkungen und Ergänzungen im Inventarbuch nicht deutlich hervorgeht, ob es sich bei dem jeweils angegebenen Datum um die eigentliche Ausmusterung der Lokomotiven, die Verfügung zu ihrer Zerlegung oder zum Verkauf handelt. Möglicherweise ist das damals aber auch nicht so eng differenziert worden wie heute.
7. Weiterer Verbleib, Umbauten, Zerlegung u.a.: Seltsamerweise sind die Umbauten aus den Gattungen A I bis A IV in B I und C I in Quelle A nicht aufgeführt.

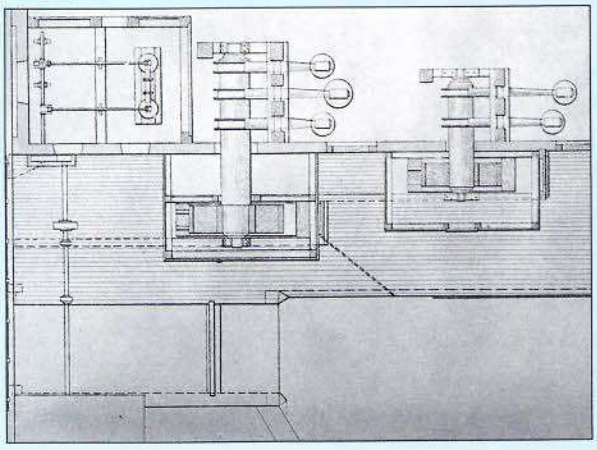
Verwendete Abkürzungen:

BW	Bezirkswerkstätte
Bw	Betriebswerkstätte, später Bahnbetriebswerk
CW	Centralwerkstätte (ab 1871)
	Mü = München; Nür = Nürnberg; Reg = Regensburg; We = Weiden
nK	neuer Kessel
Te	Tender
Ub	Umbau in
WaL	Weiterverwendung als Waschlok
Wbr	Einbau der Westinghouse-Bremse
zl	zerlegt bzw. zur Zerlegung bestimmt

Alte Ausdrücke:

Balancier	Ausgleichshebel
Box	Feuerbüchse
Hay-Stack	Heuschober; Feuerbüchse mit überhöhter Decke
Lyra-Box	nach unten eingezogene Feuerbüchse (Bauart Belpaire)
Bandage	Radreifen





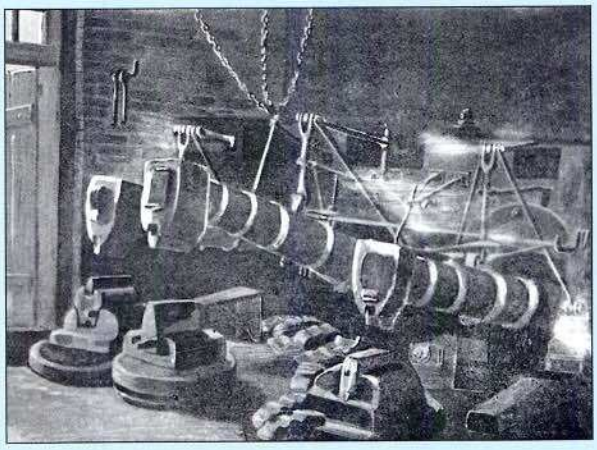


Bild 4: *Ansicht des alten Hammerwerks in der Hirschau im Jahre 1837.*

Bild 7 (rechte Seite oben): *Das Eisenwerk Hirschau im Jahre 1857, das damals bereits 30 Lokomotiven nach Bayern, Österreich-Ungarn und in die Schweiz geliefert hatte. Bevor 1902 das Anschlußgleis zum Schwabinger Güterbahnhof in Betrieb ging, wurden fertige Lokomotiven vielspännig zum Hauptbahnhof transportiert (siehe auch Bild 167).*

Bild 8 (rechte Seite innen): *George Ion Ashton aus Leeds in England wurde 1843 von Joseph Hall für Maffeis Eisenwerk angeworben. Nach dem Weggang Halls war er von 1857 bis 1887 technischer Leiter.*

Bild 9 (rechte Seite außen): *Porträt Joseph Anton Ritter von Maffeis, entstanden um 1805.*

Bild 5 (links außen): *Lage der Wasserräder im Eisbach zum direkten Antrieb der großen Schmiedehämmer.*

Bild 6: *Blick in die Hammerschmiede in der Hirschau.* ***Abb. 4 bis 9: Archiv Krauss-Maffei***

Joseph Anton von Maffei, das Eisenwerk Hirschau und »Der Münchner« – die erste bayerische Lokomotive

Lokomotiven aus dem Englischen Garten

Wer heute durch den nördlichen Teil des Englischen Gartens wandert oder auf dem Mittleren Ring zwischen Kleinhesseloher See und Kennedybrücke mit dem Auto dahinbraust bzw. zeitgemäß im Stau steckt, der ahnt nichts mehr davon, daß er sich hier bis 1930 in den ausgedehnten Werksanlagen einer der ältesten deutschen Lokomotiv- und Maschinenbauanstalten befunden hätte.

Höchstens wundert sich der Spaziergänger über das so überraschend inmitten der Parkanlagen über dem Eisbach thronende Backsteingemäuer eines kleinen Kraftwerks. Und hier steht er vor dem letzten steinernen Zeugen der einstigen Fabrik, der erst um die Jahrhundertwende erbauten Kraftzentrale, die die lebendige Kraft des Eisbachs in elektrische Energie zum Antrieb von Maschinen umwandelte.

An der Gysslingstraße stehen noch die Häuschen, die einmal Maffeischen Werkmeistern mit ihren Familien als Werkswohnungen dienten. Die Streckenführung des erst 1902 genehmigten Verbindungsgleises zum Güterbahnhof Schwabing ist selbst für den Eingeweihten heute nur noch an wenigen Stellen zu rekonstruieren, der Bahnhof Schwabing vollständig verschwunden.

In genau 90 Jahren – von 1841 bis 1930 – entstanden in diesem Werk mitten im Grünen fast 5500 Lokomotiven, darunter manches vom "Feinsten", das die Lokomotivgeschichte überhaupt zu bieten hat. Um die halbe Welt bürgte der Name Maffei für gelungene und äußerlich wohlgestaltete Konstruktionen.

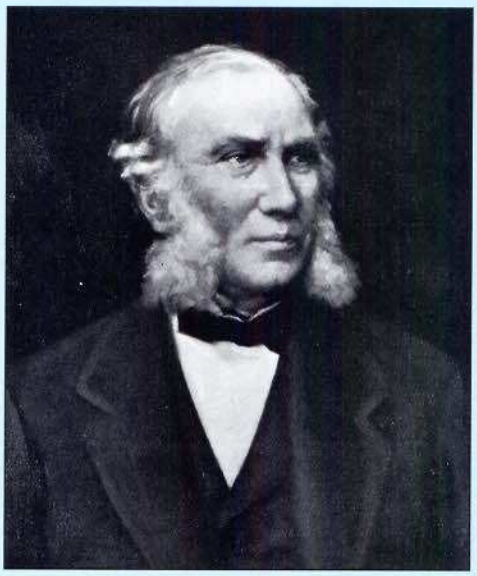
Die Maffeis sind »Zuagroaste«

Die Maffeis sind ein in Italien, besonders der Lombardei, weitverzweigtes und alteingesessenes Adels- und Handelsgeschlecht. Bereits im 17. Jahrhundert taucht der Name im Gefolge der Prinzessin Henriette Adelheid von Savoyen, der Gemahlin Kurfürst Ferdinand Marias, in München auf. Ein Johann Jakob Maffey brachte es sogar zum "Leibmedicus" Ferdinand Marias.

Peter Paul Terentius Maffei, der Vater des Firmengründers, kam 17jährig um 1770 nach München. Seine Eltern hatten das Adelsprädikat ablegen müssen, da sie einem bürgerlichen Gewerbe nachgingen. Er begann als Lehrling bei dem Ratsherrn Andreas Mayr, der ein größeres Kolonialwarengeschäft und im Lehel (sprich: "Lechel") eine Schnupftabakfabrik betrieb und somit

im damals knapp 30 000 Einwohner zählenden München bereits als "Großhändler" firmierte. Als dieser 1786 starb – Peter Paul hatte es schon zum Buchhalter gebracht –, übertrug ihm die Witwe "gegen Anheiratung" der Tochter Walburga die Handelskonzession sowie die Tabakfabrik.

Peter Paul muß ein hervorragender Geschäftsmann gewesen sein, konnte er doch unter den damaligen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen in Bayern sein Startkapital von 5400 Gulden Heiratsgut seiner Frau und eigenen 2000 Gulden bis zu seinem Tod im Jahre 1836 auf 2,7 Mio Gulden erhöhen. 1808 stellte er an König Max I. ein Gesuch um Aufnahme in den erblichen Reichsritterstand, die ihm aufgrund seiner Verdienste auch gewährt wurde.



Begründer des bayerischen Lokomotivbaus

Joseph Anton Maffei erblickte als zweiter Sohn Peter Pauls am 4. September 1790 das Licht der Welt. Neben seiner kaufmännischen Ausbildung, die sein Vater streng überwachte, zeigte der junge Joseph Anton eine besondere Neigung zur Botanik.

Ab 1811 unternahm er eine ausgedehnte Italienreise zum Abschluß seiner Handelsstudien. Die Kunstschätze Italiens beeindruckten ihn nachhaltig; er geriet in den Künstlerkreis um den klassizistischen Bildhauer Canova und spielte selbst mit dem Gedanken, bildender Künstler zu werden. Als Peter Paul davon hörte, zitierte er den Sohn 1815 zurück nach München und gab ihm zu verstehen, daß er für ihn einen "bürgerlichen" Beruf vorgesehen habe.

Im Jahre 1816 erwarb Joseph Anton das Bürgerrecht der Stadt München und nahm Amalie Schuh, Tochter des Unternehmers Georg Eduard Schuh, zur Frau. Im selben Jahr übernahm er die Tabakfabrik und legte damit den Grundstein zu einer Karriere, deren "Highlights" wir hier nur kurz streifen können:

- 1821 Berufung in den Magistrat der Stadt München als Gemeindebevollmächtiger, später als Magistratsrat.
- 1835 Mitbegründer der Bayerischen Vereinsbank.
- 1837 erstmals Abgeordneter der Stadt München im Bayerischen Landtag.
- 1837 Vorstand der München-Augsburger Eisenbahn.
- 1841 Fertigstellung des Hotels "Bayerischer Hof" am Promenadeplatz, dessen Entstehung auf einen Besuch König Wilhelms von Württemberg zurückgeht. Wegen persönlicher Differenzen wollte König Ludwig seinen Amtsbruder nicht in der Residenz beherbergen. Da es aber zum Bedauern des Königs in ganz München keinen Gasthof für die Ansprüche "allerhöchster Herrschaften" gab, wurde der Gast des Königshauses schließlich in Maffeis Palais am Promenadeplatz einquartiert.

  Daraufhin wurde Joseph Anton sofort aktiv, um den Wunsch seines Königs aus eigenen Mitteln zu erfüllen. Er kaufte die an sein Palais angrenzenden alten Häuser bis hin zur Prannerstraße und beauftragte Hofdirektor von Gärtner, dort raschestens einen Hotelneubau zu entwerfen. Bereits am 17. Oktober 1841 wurde der "Bayerische Hof" mit einem Festmahl für 200 Gäste eingeweiht.

  Als besonderer Fortschritt waren sogar Bäder installiert worden. Man erzählte sich bald, daß der König, sofern es seine Regierungsgeschäfte zuließen, einmal in der Woche das Hotel aufsuche, um ein Bad zu genießen, was damals weder in der Residenz noch sonstwo in München möglich war. Noch heutzutage ist der "Bayerische Hof" eine der ersten Adressen in München.
- Ab 1844 Landkäufe bei Feldafing und Iffeldorf zur Moorkultivierung und Gewinnung von Torf als Lokomotivbrennstoff.
- 1845 Gründung der Handelskammer für Oberbayern; Maffei wurde zu deren erstem Vorstand gewählt.

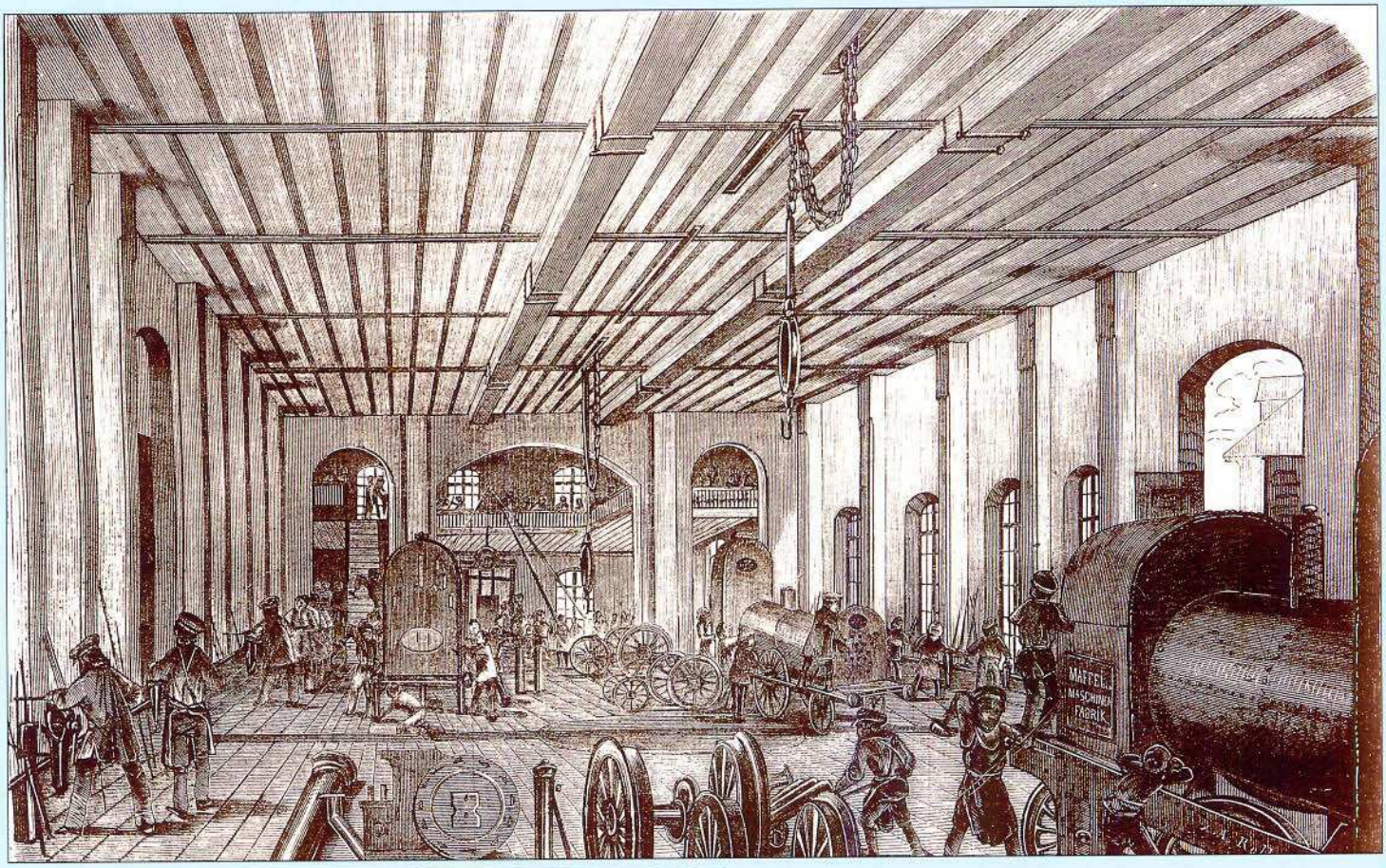


Bild 10 (oben): *Lokmontage in der Hirschau um 1850.*

Bild 11 (links): *Die München-Augsburger Eisenbahn am 31. Dezember 1840.*

Bild 12 (rechte Seite oben): *Kesselschmiede bei J. A. Maffei. Das Ölgemälde von Josef Huber, Feldkirch, war 1892 im Münchner Glaspalast ausgestellt.*

Bild 13 (rechte Seite Mitte): *Mechanische Werkstätten im Eisenwerk Hirschau um 1850.*

Abb. 10 bis 13: Archiv Krauss-Maffei

Maffei und die München-Augsburger Eisenbahn

Bei einem Mann mit dem Weitblick Maffeis überrascht es nicht, daß er bald seine Aufmerksamkeit auf das überall aufkommende "Dampfroß" richtete – in der Überzeugung, daß gerade für Bayern ein schnelles und wirtschaftliches Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahn zu werden versprach, von höchster Bedeutung wäre.

Nach einem Vortrag Friedrich Lists in Augsburg reichten Augsburger Bürger am 31. Juli 1835 bei König Ludwig I. ein Gesuch zum Bau einer privaten Bahn von Augsburg nach München ein. Ein daraufhin in München gegründetes "Eisenbahn-Comité" unter Führung Maffeis vereinigte sich am 28. November 1835 mit der Augsburger Gruppe zu einer gemeinsamen Aktiengesellschaft mit getrennten "Comitésektionen" in München und Augsburg. Anfang 1836 wurde die generelle Projektierung der Strecke über Mering – Olching – Lochhausen von König Ludwig I. genehmigt.

Wegen Querelen innerhalb des Comités konnten die Detailentwürfe erst am 3. Juli 1837 sanktioniert werden. Daraufhin konstituierte sich der Verwaltungsrat mit dem Königlichen Hofbankier Freiherr von Eichthal als Vorstand. Dieser wählte am 23. Juli 1837 das siebenköpfige geschäftsführende Direktorium, das Maffei schließlich zu seinem Vorstand kürte. Für die Geschäftsräume stellte Maffei sein Palais am Promenadeplatz zur Verfügung.

Doch nun flammten Auseinandersetzungen um die Person des Bauleiters auf und verzögerten den Beginn der Bauarbeiten bis Anfang Februar 1838. Persönliche Verleumdungen Maffeis in der Leipziger und Augsburger Allgemeinen Zeitung zwangen diesen am 28. Februar 1838 zu einer regelrechten "Presseerklärung".

Danach beruhigten sich die Gemüter allmählich, so daß der Bahnbau nun rasch voranschritt. Als erster Abschnitt konnte am 3. September 1838 in Augsburg die Strecke vom "Rothen Thor" bis zur Lechbrücke (noch mit Pferden) in Betrieb gehen. Die Strecke München – Lochhausen wurde am 25. August 1840, dem Beginn des Oktoberfests, mit einer Probefahrt des Hofs eingeweiht, wie es die Königliche Regierung ausdrücklich gewünscht hatte.

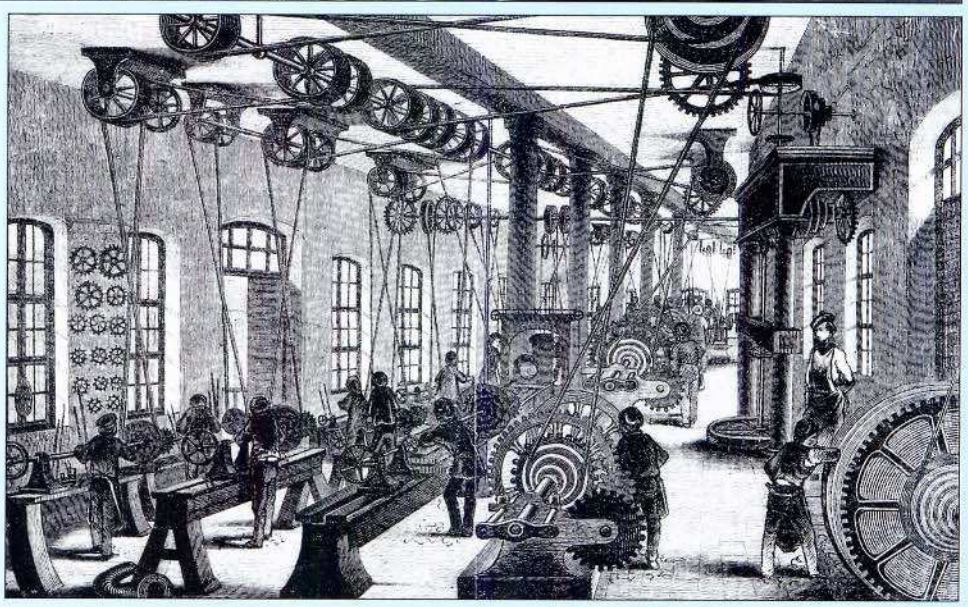
Die Hochstimmung war allerdings wegen der Überschreitung der veranschlagten Baukosten um rund eine Million Gulden beeinträchtigt. Da sich keine Geld- bzw. Kreditgeber fanden, mußten Verwaltungsrat und Direktorium unter maßgeblicher Beteiligung von Maffeis tief in die eigenen Taschen greifen.

Die Gründung des Eisenwerks Hirschau

Bei Planung der München-Augsburger Eisenbahn gab es für einen großen Teil der dafür benötigten Ausrüstung, z.B. gewalzte Schienen und insbesondere Lokomotiven, keine andere Bezugsquelle als England. Für die 1837 bei den Firmen Robert Stephenson & Co., Sharp, Roberts & Co. und Fenton, Murray & Jackson bestellten sechs Lokomotiven mußten immerhin fast 10% des gesamten Aktienkapitals auf den Tisch geblättert werden. Nach langwierigem und teurem Transport traf am 29. November 1837 als erstes die Lieferung von Stephenson in Einzelteile verpackt in München ein – zu einem Zeitpunkt, als wegen der schon erwähnten Schwierigkeiten noch nicht einmal der erste Spatenstich erfolgt war.

Man kann annehmen, daß es einen Mann von der Tatkraft und vaterländischen Einstellung eines Joseph Anton von Maffei mächtig "gewurmt" hat, wenn er so umfangreiche Investitionen im Ausland tätigen mußte. Der Entschluß, eine heimische Maschinenbauanstalt zu gründen, mag damals schon in ihm gereift sein. Auf jeden Fall muß er beim Tod seines Vaters 1836 bereits seinen künftigen Kapitalbedarf erahnt haben, denn er zahlte seinen Brüdern ihr Erbteil nicht aus, sondern verwendete es für seine geplanten Unternehmen.

Die Brüder bangten ständig um ihre Vermögensanteile und versuchten mehrfach, Joseph Anton zur Herausgabe zu bewegen bzw. ihn um weniger Waghalsigkeit im Geschäftsleben zu bitten. Hart wie schon gegen seinen Vater hat er solche Ansinnen mit aller Schärfe abgelehnt, hat aber die Zinsen an seine Geschwister stets pünktlich ausbezahlt, so daß ihnen ein standesgemäßer Lebenswandel möglich war.



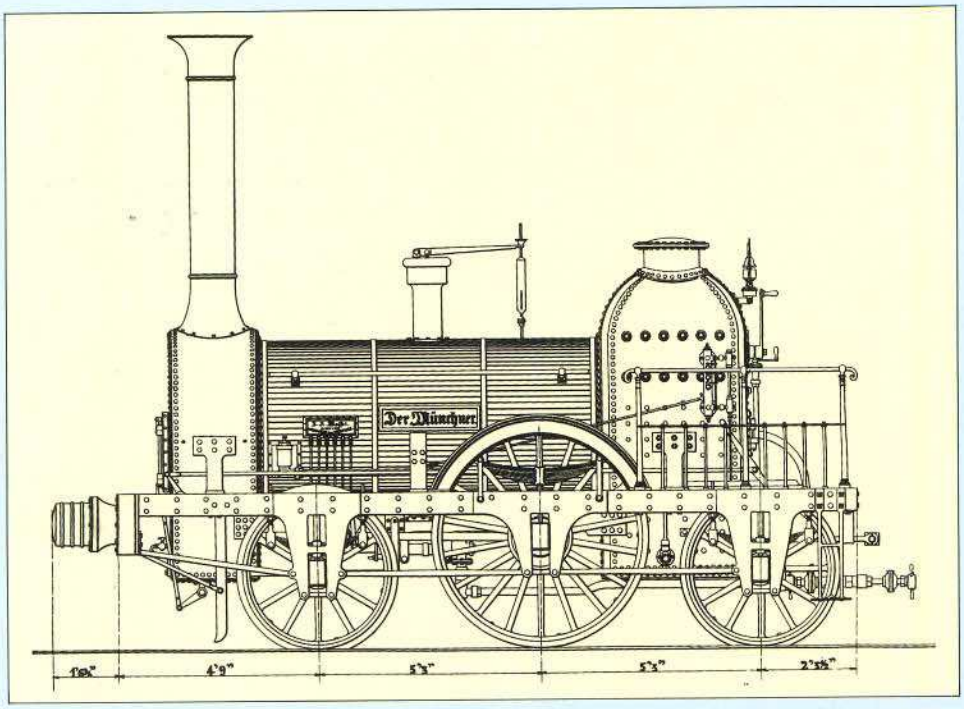
Am 20. März 1838 kaufte Joseph Anton von Maffei von der Witwe Lindauer die sogenannte Hofhammerschmiede ihres 1825 verstorbenen Mannes. Dieses auch als "Lindauerscher Hammer" bezeichnete Werk lag nördlich von München in der Hirschau – daher auch der spätere Name der Fabrik – und bezog seine Wasserkraft aus einem Nebenarm der Isar, dem Eisbach.

Maffei begann das kleine Hammerwerk, das sich bis dahin hauptsächlich auf die Herstellung von Schmiedeteilen beschränkt hatte, auszubauen. Er erwarb neue Maschinen, zum Teil aus England, und nahm Mitte 1838 mit 160 Arbeitern den Betrieb auf.

Der Bau der ersten Lokomotive

Im Frühjahr 1839 traf der von Stephenson vermittelte Maschinenmeister Joseph Hall mit zwei weiteren englischen "Gentlemen", den zukünftigen Lokomotivführern, in München ein. Doch was sollte man mit ihnen anfangen, konnte doch die erste Teilstrecke der München-Augsburger Bahn voraussichtlich erst im Herbst eröffnet werden? Da muß Maffei wohl die Idee gehabt haben, diesen Mr. Hall für sein Eisenwerk zu engagieren, um mit seinen Kenntnissen einen eigenen "Dampfwagen" zu bauen.

Mit welchen Schwierigkeiten das verbunden war, läßt sich heute nur noch erahnen. Wichtige Bauteile, wie z.B. Räder und Achswellen, gab es noch nicht im eigenen Lan-



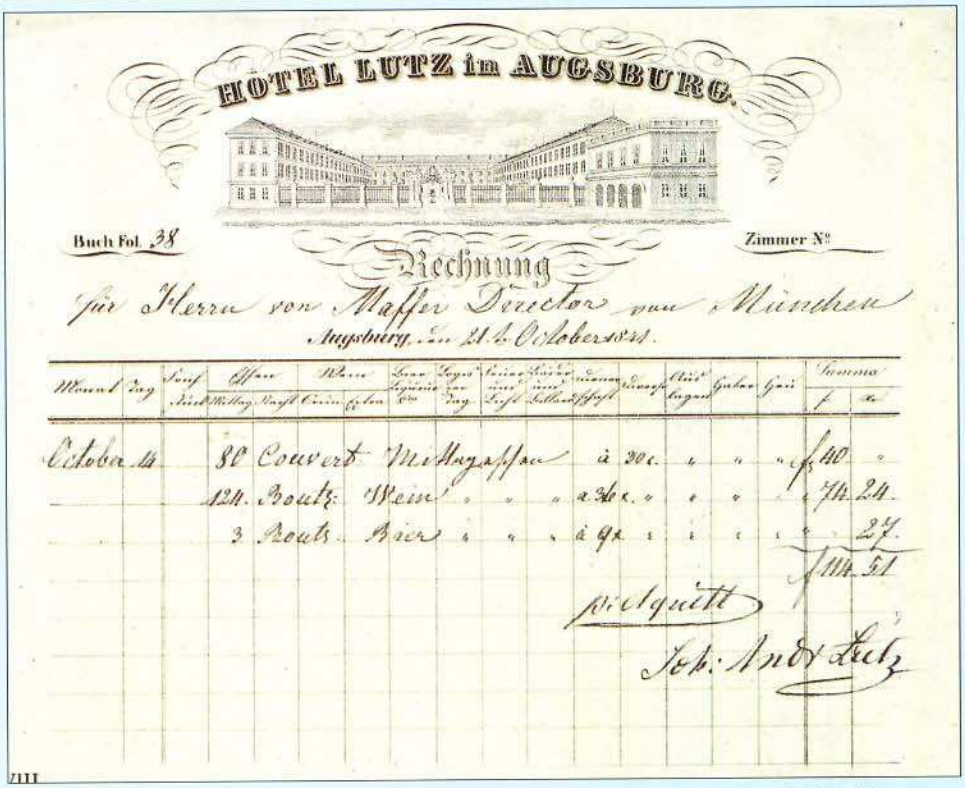


Bild 15: *114 Gulden mußte Herr von Maffei für die Siegesfeier mit seinen Arbeitern im Hotel Lutz berappen.*

Bild 14 (oben): *Nach alten Unterlagen wurde in späteren Jahren eine Seitenansicht des "Münchners" angefertigt.*

de; sie mußten aus England bezogen werden. Doch Hall und Maffeis Werker machten sich mit solchem Eifer an die Arbeit, daß die Lokomotive nach knapp eineinhalb Jahren Entwicklungs- und Bauzeit bereits der Vollendung entgegenging.

Mit Schreiben vom 9. September 1841 kündigte Maffei seinem König voller Stolz die bevorstehende Fertigstellung seiner ersten Lokomotive an und bat "Eure Königliche Majestät wollen dem in meiner Werkstätte erbauten ersten bayrischen Dampfwagen den Namen Allergnädigst zu bestimmen geruhen". Bereits zwei Tage später "geruhte" Ludwig I., der gerade in Berchtesgaden weilte, in seinem lapidaren Stil zu bemerken: "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."

Aus Sorge um die Konkurrenz der Firma Kessler & Martiensen in Karlsruhe, von der behauptet wurde, daß sie ebenfalls mit dem Bau einer eigenen Lokomotive beschäftigt sei, trieb von Maffei die Arbeiten derart voran, daß die Münchner Politische Zeitung vom 8. Oktober 1841 gleich nach den Hofnachrichten die am Vortag erfolgte Überführung der "ersten bayrischen Lokomotive Der Münchner zur Probefahrt nach dem Eisenbahnhofe" melden konnte. Rund 100 der am Bau beteiligten Arbeiter sowie Scharen von Neugierigen begleiteten den Transport. Bereits für den 13. Oktober lädt von Maffei die "verehrlichen" Mitglieder des Direktoriums und Verwaltungsrats der München-Augsburger Eisenbahn zur Probefahrt nach Lochhausen ein.

Doch zunächst mußte man ja amtlicherseits von diesem Produkt bayerischen Gewerbefleißes Kenntnis nehmen. Mitgerissen durch von Maffeis Tempo bescheinigte die Königliche Bezirksregierung von Oberbayern schon am 11. Oktober 1841 die Betriebstauglichkeit des "Münchners", die nach eingehender Untersuchung auf dem "Eisenbahnhofe" durch die Herren Dr. Steinheil, kgl. Konservator und Akademiker, Prof. Desberger, kgl. Rektor der Polytechnischen Schule (heute Technische Universität), und Panzer, kgl. Regierungs- und Kreisbaurath, erteilt wurde. Wie man sieht, stand Prominenz an der Wiege des "Münchners".

Da Joseph Hall in weiser Voraussicht den "Münchner" gegenüber den ihm bekannten Stephensonschen Lokomotiven üppiger dimensioniert hatte, zeigte sich dieser bereits bei den ersten Probefahrten seinen englischen Konkurrenten überlegen. Für den 13. Oktober 1841 lud Maffei alles, was damals in München Rang und Namen hatte, zur Pressefahrt nach Lochhausen ein. Teilnehmer waren u.a. Leo von Klenze und Friedrich von Gärtner. Zur Fahrt nach Augsburg am nächsten Tag hatte Maffei auch die am Bau beteiligte Belegschaft seines Eisenwerks mitgenommen und zur Siegesfeier ins Hotel Lutz eingeladen, wobei die ansonsten biererprobten Maffei-Werker dem Wein wacker zusprachen, wie eine noch erhaltene Rechnung beweist. Doch die Siegesfreude war nur von kurzer Dauer.

Der Kampf um den Verkauf des »Münchners«

Da die Ergebnisse der München-Augsburger Bahn weit hinter den Erwartungen zurückblieben, war man mit Lokomotiven reichlich versorgt. Von Maffei saß nun in der Zwickmühle, denn als Direktor der Bahn konnte er den Ankauf seines "Münchners" nicht verantworten. Inzwischen hatte man sich in Bayern entschlossen, künftig Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Staatsregie durchzuführen. Bereits am 14. Januar 1841 war mit Sachsen und Anhalt ein Staatsvertrag über den Bau der Strecke Nürnberg – Hof – Leipzig geschlossen worden. Maffei selbst engagierte sich bei seinen Reden im Landtag für den Staatsbahngedanken. Die Aktionäre der München-Augsburger Bahn stimmten daher gern dem Antrag der Staatsregierung zu, die Bahn zum 1. Oktober 1844 zu übernehmen.

Maffei klopfte nun bei der Königlichen Regierung von Oberbayern wegen der Beschaffung von Lokomotiven für die geplante Süd-Nord-Bahn auf den Busch, doch die