KRAUSS MAFFEI

150 Jahre Fortschritt durch Technik

1838 – 1988

1851
Der Sieg der Lokomotive „Bavaria" beim Semmering-Wettbewerb festigte Maffei's Ruf als Hersteller leistungsfähiger Lokomotiven. „Dem großen Bürger, unserem guten Vater", lautet die letzte Zeile in diesem Festgedicht, das Maffei's Arbeiter ihrem Principal widmeten.

150 Jahre Krauss-Maffei — 150 Jahre Fortschritt durch Technik

Joseph Anton von Maffei entschloß sich in den Anfangsjahren des Eisenbahnbaus auf dem europäischen Kontinent, den Lokomotivbau im Königreich Bayern in Gang zu bringen. Hierzu erwarb er von der Witwe Franziska Lindauer die nördlich von München gelegene „Hofhammerschmiede" auch „Lindauer'scher Hammer" genannt.

Das Gründungsjahr der Firma J.A. Maffei als der älteren der beiden Vorgängerfirmen des Hauses Krauss-Maffei wird verschieden angegeben. J.A. von Maffei lieferte 1864 seine 500. Lokomotive ab und feierte gleichzeitig das 25jährige Bestehen seines Unternehmens. Das Gründungsjahr wäre demnach 1839 gewesen. Das hundertjährige Jubiläum von Krauss-Maffei wurde 1937 gefeiert. Eindeutig fest liegt jedoch der 20. März 1838 als Datum des Kaufvertrages. Es ist wahrscheinlich, daß 1837, dem Gründungsjahr der München-Augsburger-Eisenbahn, Maffei's Entschluß, Lokomotiven zu bauen, schon feststand und er wohl auch schon mit der Witwe Lindauer Kaufverhandlungen führte, die dann aber erst Anfang 1838 zum Abschluß gebracht werden konnten. Der Kaufvertrag nennt den 29. Januar 1838 als den Tag, an dem die Schmiede übergeben wurde. „Von diesem Tage an führt der Herr Käufer das Geschäft auf seine Rechnung und hat auch von diesem Tage an alle laufenden Kapitalzinsen, Staats-, Haus- und Kommunallasten zu tragen."

Als Lokomotivbauer waren sowohl Maffei als auch ab 1866 Krauss von Anfang an dem Behördengeschäft verschrieben. Und von Anfang an waren sie, wie ab 1931 das vereinte Unternehmen Krauss-Maffei, gezwungen, mehr oder weniger große Lücken bei den Beschaffungen der öffentlichen Auftraggeber auszugleichen. Aufbau und Pflege eines tragfähigen Privatkundengeschäfts hatten deshalb immer entscheidende Bedeutung. Beide Unternehmen waren nie nur reine Lokomotivbauer wie ebenso wenig Krauss-Maffei später nur Panzerbauer gewesen ist.

Diese Broschüre belegt durch Fotos den Beitrag, den die Häuser Maffei, Krauss und Krauss-Maffei in 150 Jahren für den Fortschritt durch Technik geleistet haben.

Seite

1838 — 1870 4
Das Eisenwerk Hirschau bei München,
die Lokomotivfabrik
des Joseph Anton von Maffei

1866 — 1906 16
Krauss & Comp.,
die Lokomotivfabrik
des Georg Krauß

1871 — 1921 38
Die Fabrik in der Hirschau
unter Hugo von Maffei

1907 — 1930 60
Die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. AG
übersteht schwierige Jahre und bleibt
ein selbständiges Unternehmen

1922 — 1930 76
Die letzten Jahre
der Firma J. A. Maffei

1931 — 1945 90
Ein neuer Name und eine neue Fabrik —
die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. —
J. A. Maffei AG in Allach

1945 — 1967 114
Krauss-Maffei erhält ein neues Profil

1968 — 1985 146
Zwei Jahrzehnte steter Innovationen
lassen Krauss-Maffei zügig wachsen

1986 — 1988 170
Krauss-Maffei setzt weiter auf
den Fortschritt durch Technik

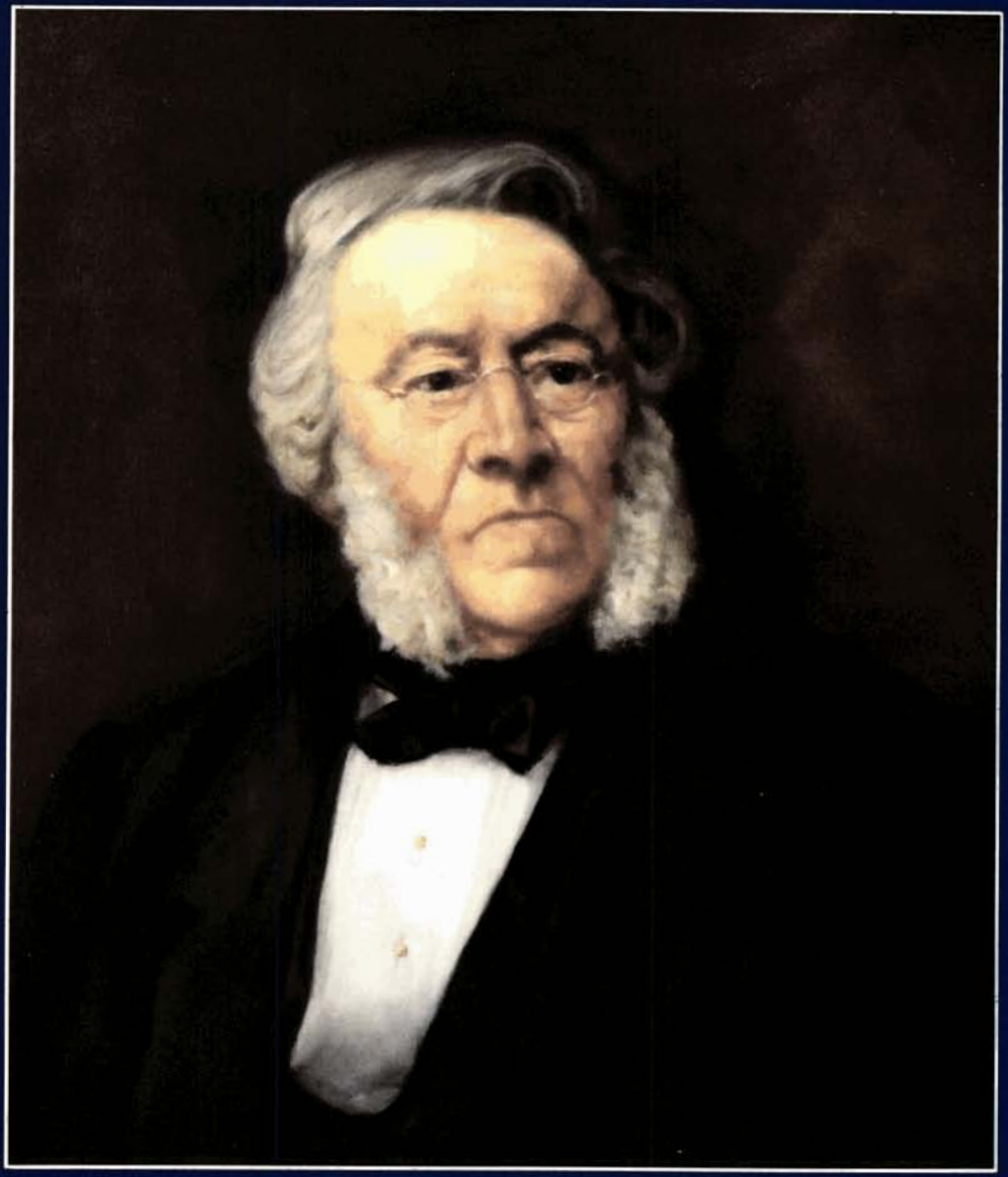
Das Eisenwerk Hirschau bei München, die Lokomotivfabrik des Joseph Anton von Maffei

Bei den ersten Bahnbauten in Bayern erscheint immer wieder der Name des Joseph Anton Ritter von Maffei. Er wurde am 4. September 1790 in München geboren, sein begüterter Vater war aus Italien zugezogen. Dort bildeten die Maffeis ein weitverzweigtes Adels- und Handelsgeschlecht. Der 1668 erbaute Palazzo Maffei steht noch heute an der Nordseite der Piazza delle Erbe in Verona. Nach einer umfassenden kaufmännischen Ausbildung in großen Handelshäusern Italiens und der Schweiz übernahm Maffei die väterliche Tabakfabrik im Münchner Lehel. Mit beiden Beinen fest im wirtschaftlichen und politischen Leben der Stadt München und des Königreichs Bayern verankert, hat er unter anderem die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank und das Hotel Bayerischer Hof mitbegründet. Außerdem war er Mitglied des Münchner Magistrats, des bayerischen Landtags und der Ständeversammlung sowie Oberst der Landwehr.

Sein besonderes Interesse aber galt dem Eisenbahnbau. So wurde er Vorstandsvorsitzender der München-Augsburger-Eisenbahn. Diese Bahnlinie wurde, wie die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, als Privatbahn in Teilstücken vom 25. August 1839 an eröffnet, aber bereits 1844 vom bayerischen Staat gekauft, nachdem sich die Regierung zum Staatsbahnprinzip bekannt hatte.

Maffei schrieb an König Ludwig I. von Bayern, „daß es notwendig sei, alles Eisenbahnmaterial 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. Seine erste, mit eigenen Mitteln erbaute Lokomotive stehe dort vor der Vollendung."

Der Lindauer'sche Hammer lag weit nördlich der damaligen Münchner Stadtgrenze in einem mit Wasserkraft versorgten Gelände an der Isar, mit Flurnamen „Hirschau". So firmierte die Lokomotivfabrik J. A. Maffei zunächst viele Jahre unter „Eisenwerk Hirschau". Die Wasserkraft hatte die Wahl des Standorts beeinflußt, für den Abtransport der fertigen Lokomotiven aber war er äußerst ungünstig. Denn die erste Münchner Eisenbahn endete am Westrand der Stadt und es hat bis 1901 gedauert, bis ein Gleisanschluß durch den Englischen Garten zum Bahnhof Schwabing genehmigt wurde. Bis dahin mußten die Lokomotiven — insgesamt über 2000 — auf Straßenfahrzeuge verladen und von vielen Pferden gezogen, durch die ganze Stadt zur Zentralwerkstätte der Eisenbahn gebracht und dort mit den separat transportierten Radsätzen erneut zusammengebaut werden.



1865
Joseph Anton Ritter von Maffei,
der Begründer des Münchener
Lokomotivbaus.

Allein mit dem Lokomotivbau konnte Maffei in den Anfangsjahren das Eisenwerk Hirschau mit bald einigen hundert Beschäftigten nicht auslasten. So inserierte er am 15. Januar 1843 in der „Allgemeinen Zeitung", Augsburg:

[297—99]

Eisenwerk Hirschau bei München.

Nachdem der Unterzeichnete sein **Hammer-** und **Walzwerk** vervollständigt und erweitert, seine **Gießerei** gänzlich neu und jeder Anforderung entsprechend eingerichtet, dann das **Maschinen-Atelier** mit den kräftigsten und vollkommensten Hülfsmaschinen und Werkzeugen versehen hat, so empfiehlt er **sein obengenanntes Eisenwerk** zu geneigten Aufträgen für jede Gattung von **Hammer-, Kessel-** und **Maschinen-Schmiedarbeit**, von **Walzeisen** jeder Sorte, von **Kunstmaschinen-** und **grobem Eisenguß**, so wie für

Anfertigung von vollständigen **Dampf-** und sonstigen **Kraftmaschinen** jeder Constructionsart, von **Betriebsmaschinen** für Manufacturen, Fabriken, Eisenbahnen ꝛc., von **Werkzeugmaschinen** jeder Gattung, von einer **privilegirten Rotationspumpe**, ihrer Einfachheit und Wirkung wegen für Haus-, Fabrik- und Brauereibesitzer vorzüglich geeignet, dann von **Pump-** und **Wasserwerken**, **Gebläsen**, **Walzwerken**, **Mühlen**, von **mechanischen architektonischen, so wie Civil-Baugegenständen**, von **militärischen, bürgerlichen** und **landwirthschaftlichen Geräthschaften** ꝛc. so wie allen dahin einschlägigen Fabricaten.

Indem sich das Werk in der Lage befindet, selbst die umfassendsten Aufträge mit größter Pünktlichkeit zu erledigen, und in allen Theilen mit Aufmerksamkeit und Kunstfertigkeit auszuführen, wird auch fortdauernd besondere Sorge dahin gerichtet, mit den Preisstellungen allgemein zu befriedigen, um auch in dieser Beziehung die Gunst der geehrten Besteller zu erwerben und zu erhalten.

Gefällige schriftliche Aufträge werden unter der Adresse an J. A. Maffei **Eisenwerk Hirschau** München erbeten.

München, den 15 Januar 1843.

Jos. v. Maffei.

Maffei, der ja selbst kein Techniker war, engagierte den englischen Ingenieur Joseph Hall als Direktor für seine Fabrik. Hall war 1839 zur Montage der sechs in England bei Stephenson und zwei weiteren Lokfabriken für die München-Augsburger-Eisenbahn gekauften Lokomotiven nach München gekommen. Unter seiner Anleitung wurde die erste Münchner Lokomotive gebaut und nahezu gleichzeitig mit den ersten Lokomotiven von Borsig in Berlin und Kessler in Karlsruhe fertiggestellt. Am 13. Oktober 1841 erfolgte die Probefahrt auf der Strecke nach Augsburg. Mit einer mittleren Geschwindigkeit von 32 km/h auf der Horizontalen bei 161 Tonnen Anhängelast wurde die Leistung der englischen Vorbilder übertroffen. König Ludwig I. gab dem „Dampfwagen" auf ein Gesuch Maffei's den Namen „Der Münchner". Damit war die Lokomotive aber noch nicht verkauft. Es hat bis 1845 gedauert, bis sie nach langem Hin und Her von der Bayerischen Staatsbahn übernommen und unter der Nummer 25 in deren Lokomotivpark eingereiht wurde.

1843 wurde noch ein zweiter Engländer, George Jon Ashton, angeworben. Er ist durch Heirat in München seßhaft geworden und hat das Werk in der Hirschau nach dem Weggang von Hall von 1857 bis 1876 geleitet. Bereits 1847 wurden von den beiden englischen Ingenieuren für die „Schiefe Ebene" dreifach gekuppelte Lokomotiven konstruiert. Diese Bauart hat sich bei Güterzuglokomotiven bis in das 20. Jahrhundert hinein gehalten und auch heute, nach 150 Jahren, werden bei Krauss-Maffei noch dreiachsige Lokomotiven mit dieselhydraulischem oder dieselelektrischem Antrieb als Rangier- und Industrielokomotiven gebaut.

Bemerkenswert ist die erste Lokomotivbestellung der Kgl. Bay. Eisenbahn-Commission aus dem Jahre 1844. Die Bestellung erfolgte nicht nur bei Maffei, sondern dieser mußte sich mit Kessler & Martiensen in Karlsruhe und Meyer & Comp. in Mühlhausen/Elsaß den Auftrag zu je 8 Stück teilen. Den drei Firmen war auferlegt, daß alle Teile an den 24 Lokomotiven untereinander austauschbar sein müssen und daß sie bei Überschreitung des Liefertermins eine Konventionalstrafe in Höhe von 25% zu entrichten haben. Daß eine der drei Lieferfirmen die Strafe gezahlt hätte, ist nicht überliefert.

Am 10. März 1849 erschien in der „Leipziger Illustrirten Zeitung" ein sehr ausführlicher, mit drei Ansichten in Form von Holzschnitten versehener Bericht, in dem das Eisenwerk und seine Einrichtungen im Detail beschrieben wurden, eine frühe Form von Public Relations.

Joseph Anton von Maffei war nicht nur ein weitblickender Kaufmann und wagemutiger Unternehmer. Die Fürsorge für die ihm anvertrauten Menschen war ihm Zeit seines Lebens ein besonderes Anliegen. So sorgte er für Ausbildung, Unterstützung und Altersversorgung seiner Mitarbeiter. Die schon bald errichtete Unterstützungskasse für die Arbeiter des Eisenwerks Hirschau hat er immer wieder und auch in seinem Testament mit großzügigen Zahlungen bedacht.

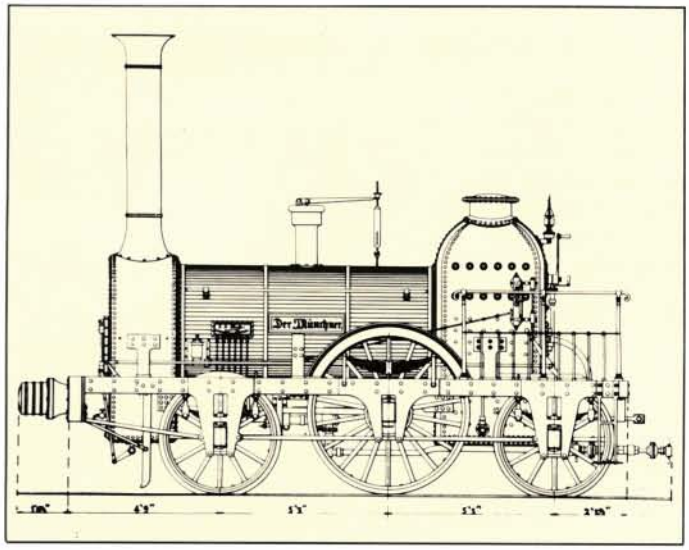
Der Durchbruch im Lokomotivbau gelang 1851. Mit seiner 72. Lokomotive, „Bavaria", gewann Maffei den 1. Preis beim „Semmering-Wettbewerb" um die leistungsfähigste Steilrampen-Lokomotive und dieser Erfolg brachte einen gewaltigen Aufschwung. Bereits 1864 wurde die 500. Lokomotive ausgeliefert und als Maffei am 1. September 1870 im Alter von 80 Jahren starb, war sein Unternehmen mit Lieferungen in zahllose Länder weltbekannt. Er hinterließ die Firma seinem Neffen Hugo von Maffei.

1838
Der Lindauer'sche Hammer, die sog. Hofhammerschmiede in der Hirschau, von der Witwe Lindauer für 57.500 Gulden erworben, wurde zur Keimzelle der Maffei'schen Fabrik. 1839 sind 160 Arbeiter und Taglöhner beschäftigt.

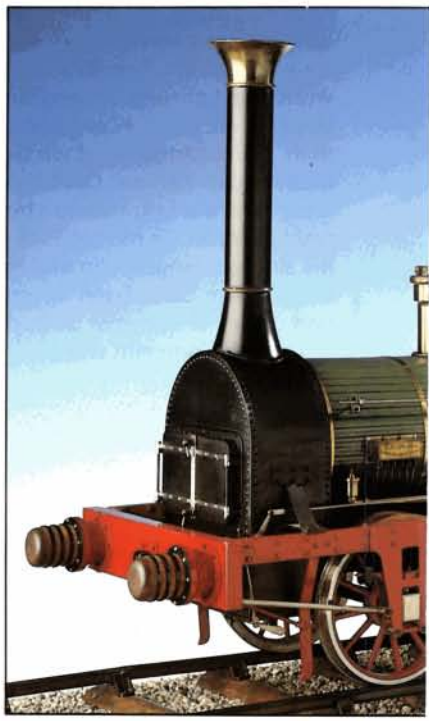
1844
Die Lokomotive „Bavaria", Fabriknummer 2, gehörte zum ersten Auftrag über 8 Lokomotiven für die Kgl. Bay. Staatsbahn zum Einsatz auf der Strecke Nürnberg — Bamberg. Maffei mußte die väterliche Tabakfabrik als Kaution einbringen, um diesen Auftrag zu erhalten.

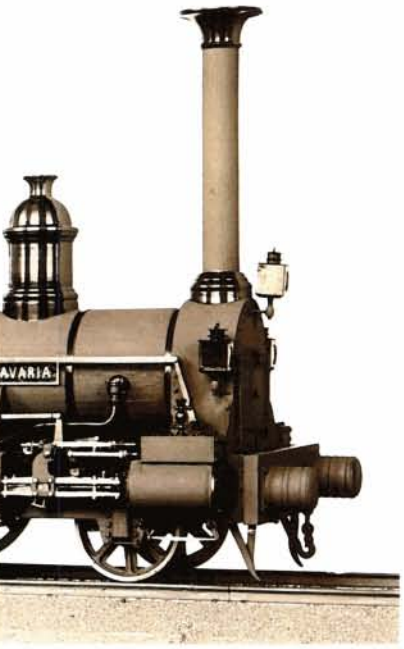
1841
Die erste Lokomotive war nach englischem Vorbild erbaut und Maffei richtete am 9. September ein Gesuch an König Ludwig I. von Bayern: „Euer Königliche Majestät wollen dem in meiner Werkstätte erbauten ersten Bayerischen Dampfwagen den Namen Allergnädigst zu bestimmen geruhen. Indem ich der Gewährung dieses allerunterthänigsten Gesuchs von Eurer Königlichen Majestät Huld und Gnade entgegenharre, ersterbe in allertiefster Ehrfurcht Euer Königlichen Majestät allerunterthänigst treugehorsamster Joseph Anton von Maffei."

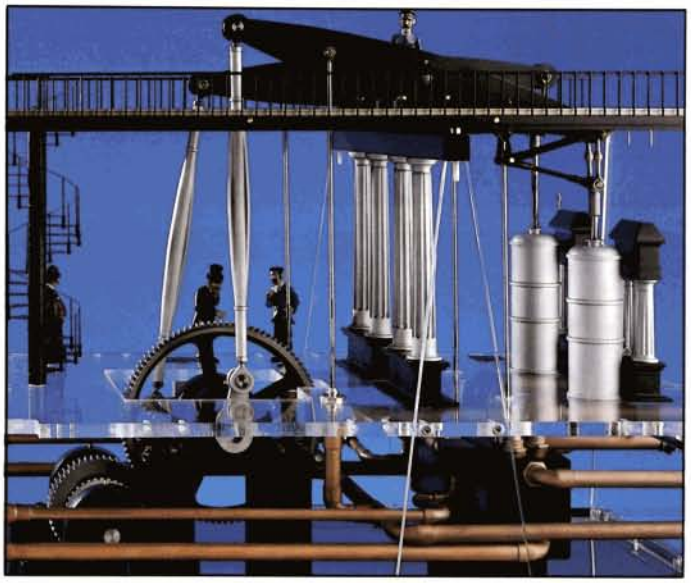
Mit einem handschriftlichen Vermerk des Königs erhielt er das Schreiben zurück: „Mit vielem Vergnügen erfuhr des Dampfwagens Erbauung aus München und dem ausgesprochenen Wunsche gemäß, daß ich ihm einen Namen geben möchte, soll er der „Münchner" heißen. Berchtesgaden 11 Septemb 41. Ludwig."



1845
Die Kgl. Bay. Staatsbahn hatte Maffei 1843 zwar einen Auftrag über die Lieferung von acht Lokomotiven erteilt, seine erste Lokomotive, den „Münchner", aber bis 1845 immer noch nicht abgekauft. Da richtete er ein Schreiben an König Ludwig I. „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 3 Maaß Bier, was in 6 Jahren 1511100 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 25000 Gulden." Das wirkte. Für 24000 Gulden hat die Kgl. Bay. Staatsbahn den „Münchner" gekauft und unter der Nummer 25 in ihren Lokomotivpark eingereiht. Das hier abgebildete Modell steht als Leihgabe von Krauss-Maffei im Deutschen Museum.



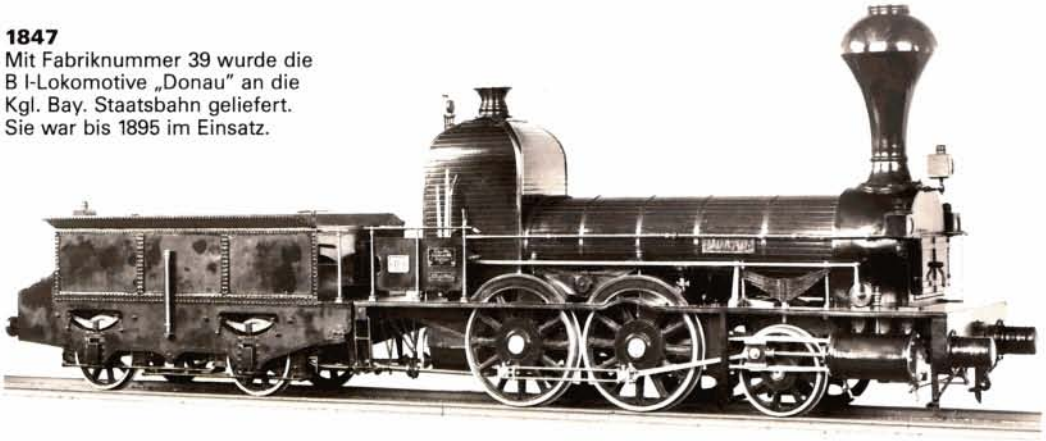


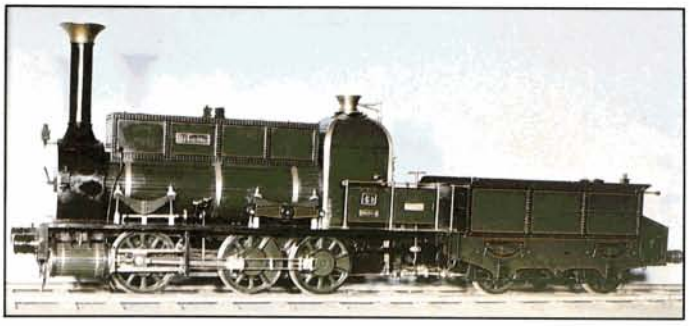


1846
200-PS-Dampfmaschine für die Mechanische Spinnerei Augsburg. Sie hatte die Fabriknummer 16 und kam zum Einsatz, wenn die Augsburger Stadtbäche in Trockenperioden nicht genügend Wasserkraft lieferten. Die „Allgemeine Zeitung", Augsburg, berichtete dazu am 3. September 1846:

Augsburg, 2. September. Auch dem heute stattgefundenen Manöver wohnte während seiner ganzen Dauer Se. Maj. der König, wie bisher jedesmal, zu Pferde bei. Nach Beendigung desselben kehrten Allerhöchstdieselben mit Ihrer zahlreichen glänzenden Begleitung kurz vor 3 Uhr Nachmittags in die Stadt zurück, und besuchten, obgleich die Mittagszeit schon so weit vorgerückt war, noch einige industrielle Unternehmungen — darunter die mechanische Baumwollenspinnerei und -Weberei, um die daselbst aufgestellte große Dampfmaschine aus der Maschinenfabrik von Maffei bei München in Augenschein zu nehmen, über deren Mächtigkeit und gelungene Ausführung Se. Maj. sich sehr vorteilhaft ausgesprochen haben soll.

1847
Mit Fabriknummer 39 wurde die B I-Lokomotive „Donau" an die Kgl. Bay. Staatsbahn geliefert. Sie war bis 1895 im Einsatz.



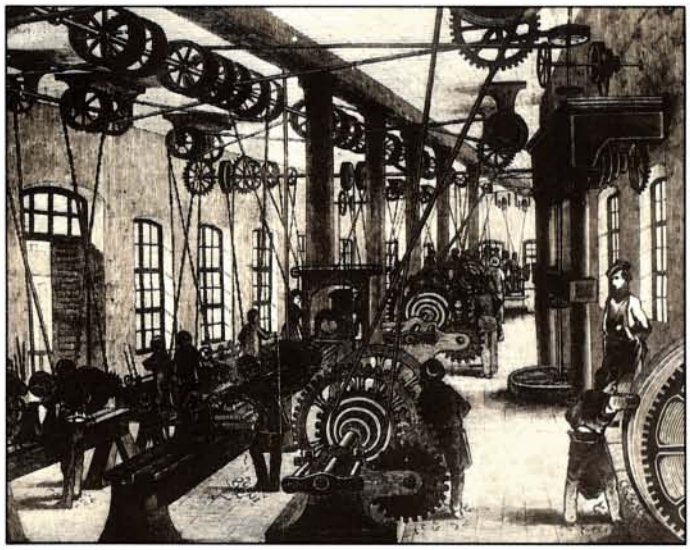


1848
Die C I-Lokomotive „Behaim" war die erste dreifach gekuppelte Lokomotive für die Kgl. Bay. Staatsbahn.
Sie kam auf der Steilrampe zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast zum Einsatz.

1849
Einen lebendigen Einblick in die Maschinen- und Lokomotivenfabrik von J. A. Maffei geben diese drei Holzschnitte, die einen umfangreichen Artikel in der „Leipziger Illustrirten Zeitung" ergänzten. Erstaunlich viele Details hat der Künstler festgehalten.

Hofansicht

Lokomotiv Montierung



Mechanische Werkstätte