



Personen-Suchergebnisse: Maffei Joseph Anton Ritter und Edler von

1786 – Peter Paul Maffei wird als Bürger in München aufgenommen

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 – Joseph Anton Maffei kommt in München zur Welt

München * Joseph Anton Maffei kommt in München zur Welt.

1811 – Joseph Anton von Maffei will Bildhauer werden

München - Italien * Joseph Anton Ritter und Edler von Maffei, Peter Paul von Maffei's Sohn, spielt während eines längeren Italiaufenthalts mit dem Gedanken Bildhauer zu werden. Erst nach strengen väterlichen Ermahnungen widmet sich der feinsinnige und vielseitig interessierte Schönggeist der Tätigkeit im Familienunternehmen. Dort erweist er sich bald als vorausschauender Geschäftsmann.

18. Mai 1814 – Errichtung einer Stahlfabrik am Eisbach in der Hirschau

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 – Joseph Anton von Maffei leitet die väterliche Tabakfabrik im Lehel

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



1821 – Joseph Anton von Maffei gehört den Gemeindebevollmächtigten an

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

19. Februar 1834 – König Ludwig I. will weitere Eisenbahnen genehmigen

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 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn Nürnberg - Fürth beginnen

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 – Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betrieb der Donaudampfschiffahrt

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

1835 – Joseph Anton von Maffei investiert in den Schiffs- und Lokomotivenbau

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 – Ritter von Maffei steuert als Vorstandsmitglied die Geschicke der Hypo-Bank



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.

15. Dezember 1835 – Zustimmung zur Bahnlinie München - Augsburg

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 wird erneut Paul Denis beauftragt. Noch während man in Nürnberg die Schienen nach Fürth verlegt, treffen 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 – Satte 20 Prozent Dividende bei der Nürnberg - Fürther Privateisenbahn

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 – Peter Paul Ritter von Maffei hinterlässt ein Vermögen von 2,7 Millionen fl.

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 – Die Bayerisch-württembergische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

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.



1837 – Emil Keßler und August Borsig gründen ihre Maschinenbauwerkstätten

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 – Josef Anton Ritter von Maffei kauft den Lindauer'schen Hammer

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.

1837 – Joseph Anton von Maffei wird Mitglied in der Kammer der Abgeordneten

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

23. Juli 1837 – Joseph Anton von Maffei setzt die Visionen von Simon von Eichthal um

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 - Augsburger 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 – Die Bayerisch-württembergische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

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 – Der erste Dampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft fährt nach Linz



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 – Joseph Anton Ritter von Maffei kauft die Hofhammerschmiede

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.

1839 – Die Maffei'sche Fabrik beschäftigt bereits 160 Arbeiter und Tagelöhner

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 1 ½ Gulden in der Woche.

1839 – Joseph Hall wird Direktor im Eisenwerk Hirschau

München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Anton von Maffei engagiert Joseph Hall, einen englischen Ingenieur, als Direktor für das Eisenwerk Hirschau. Joseph Hall ist zur Montage der sechs in England gefertigten Lokomotiven nach München gekommen. Die Zugmaschinen sollen auf der Strecke München - Augsburg eingesetzt werden.

1839 – Auf königlichem Wunsch entsteht ein Übernachtungsbetrieb

München-Kreuzviertel * Der königliche Wunsch, „daß ein bedeutender Gasthof hieher 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 Allerdürchlauchtigsten 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 – Feierliche Eröffnung der Eisenbahn-Teilstrecke München - Lochhausen

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

4. Oktober 1840 – Die Bahnlinie von München nach Augsburg geht in Betrieb

München - Augsburg * Die rund 60 Kilometer lange Eisenbahn-Gesamstrecke 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 – Ritter Maffei bittet den König zur Namensgebung seiner Lokomotive

München * Joseph Anton von Maffei vertritt gegenüber König Ludwig I. die Auffassung, dass es notwendig ist, „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. 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 Allergrnädigst zu bestimmen geruhen. Indem ich der Gewährung dieses allerunterthänigsten Gesuchs von Eurer Königlichen Majestät Huld und Gnade entgegenharre, erstrebe ich allertiefster Ehrfurcht Euer Königlichen Majestätallerunterthänigst treugehorsamster Joseph Anton von Maffei“.

11. September 1841 – Maffei's Lokomotive heißt „Der Münchner“

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 - Augsburger Eisenbahngesellschaft hat sich schon mit acht Lokomotiven eingedeckt und ist damit überversorgt.

7. Oktober 1841 – Die „Münchner“ wird zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht

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 – „Der Münchner“ erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 59 km/h

München-Englischer Garten - Hirschau * „Der Münchner“, die von dem englischen Ingenieur Joseph Hall in der Münchner Hirschau gefertigte 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 – Das Hotel Bayerischer Hof wird eröffnet

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 – Joseph Anton von Maffei wird Chef der Handelskammer für Oberbayern

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

August 1842 – „Die Lokomotive Münchner [...] ist, selbst geschenkt, zu teuer“

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 teuer“.

1843 – Auftrag über die Lieferung von acht Lokomotiven des Typs „Bavaria“

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 Kautionsleistung einbringen. Der Auftrag geht aber nicht nur an Maffei, sondern auch an Kessler & Martiensens 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 – George Jon Ashton kommt an das Eisenwerk Hirschau

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 – König Ludwig I. unterzeichnet das Eisenbahndotationsgesetz

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

1844 – Die Maffei'sche Fabrik liefert die ersten acht Lokomotiven aus

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 – Die Maffei'sche Maschinenfabrik beschäftigt 150 Arbeiter

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

25. August 1844 – Die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg wird eröffnet

Nürnberg - Bamberg * Die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg wird eröffnet. Dabei kommt erstmals eine bayerische Lokomotive - die Bavaria der Firma Maffei in der Hirschau - zum Einsatz.

September 1844 – Der Staat übernimmt die Eisenbahn zwischen München und Augsburg

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 – Die Königliche Bayerische Staatsbahn kauft den „Münchner“

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 – Das Eisenwerk Hirschau fertigt eine 200-PS-Dampfmaschine

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

1846 – Der bayerische Staat rettet die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

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

1846 – Die Maffei'sche Maschinenbauanstalt beschäftigt 372 Arbeiter

München-Englischer Garten - Hirschau * Die Maffei'sche Maschinenbauanstalt in der Hirschau beschäftigt 372 Arbeiter. Das ist eine für das damalige München „gewaltige“ Zahl.

1847 – Die Maffei'sche Fabrik in der Hirschau liefert ihre Lokomotive Donau

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 – Der Münchner Bahnhof fällt einem Brandanschlag zum Opfer

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 Waggon 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 Dampfmaschinen g'hört! Alles ist ruhig sein Weg g'gangen; aber desto mehr Dampfmaschinen hat's geben; und je mehr Dampfmaschinen herkommen, desto rarer werden die Dampfmaschinen! Die Zeit wird immer schlechter!“

1848 – Maffei beschäftigt 500 Mitarbeiter

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

1850 – Maffei ist Hauptaktionär der Eisenwerk-Gesellschaft-Maxhütte

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 – Die Maffei'sche Maschinenfabrik präsentiert ihr erstes Dampfschiff

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 3 ½ 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 – Der bei Maffei gebaute Dampfer Maximilian läuft in Starnberg vom Stapel

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 – Die „Bavaria“ ist die leistungsfähigste Steilrampen-Lokomotive

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 – „Aktiengesellschaft für die Dampfschiffahrt auf Inn und Donau“

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

1853 – Die Lokomotive „Die Pfalz“ erreicht bereits 120 km/h

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

1857 – Joseph Hall verlässt das Eisenwerk Hirschau

München-Englischer Garten - Hirschau * Joseph Hall verlässt das Eisenwerk Hirschau von Joseph Anton von Maffei. Sein Nachfolger wird George Jon Ashton.

1858 – Die Dampfschiffahrt auf dem Main wird eingestellt

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

3. September 1860 – Der eiserne Dachstuhl für die Befreiungshalle



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.

1862 – Die Wiener Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft übernimmt

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

1863 – Joseph Anton von Maffei wird lebenslänglicher Reichsrat

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.

1. September 1870 – Joseph Anton Ritter von Maffei stirbt im Alter von 80 Jahren

München * Joseph Anton Ritter von Maffei stirbt im Alter von 80 Jahren. Sein Neffe Hugo Alois von Maffei führt die Firma weiter.

1871 – Das Hotel Bayerischer Hof wird an die Vereinsbank verkauft

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 – Die Fingergasse wird zur Maffeistraße



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

1880 – Hugo Alois von Maffei, Mitbegründer der Allianz-Versicherung

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.

1891 – Das Ausflugslokal in der Hirschau

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“.
