



Suchergebnisse: Dampfswagen

1835 – Die Vision des Simon von Eichthal zum Eisenbahnbau

München * Die Vision von Simon von Eichthal, dem Bankier und Mitbegründer der Eisenbahngesellschaft München - Augsburg, zum Eisenbahnbau lautet: „Die Großartigkeit des Unternehmens wird es dann auch möglich machen, im Inlande Anstalten ins Leben zu rufen, aus welchen Dampfswagen und alle diejenigen Gegenstände, welche zur Verfertigung und Befahrung der Eisenbahnen sonst aus England und den Niederlanden bezogen werden müssen, hervorgehen können“.

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 Namensgebung der Lokomotive: „Euer Königliche Majestät wollen den in meiner Werkstätte erbauten ersten Bayerischen Dampfswagen 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 treuehormsamster 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 Dampfwarens 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.

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 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 gangen; aber desto mehr Dampfnudeln hat's geben; und je mehr Dampfwagen herkommen, desto rarer werden die Dampfnudeln! Die Zeit wird immer schlechter!“
