

## NDB-Artikel

**Maffei**, *Joseph Anton* Lokomotivfabrikant, Bankier, \* 4.9.1790 München, † 1.9.1870 München.

### Genealogie

*V* →Peter Paul (Pietro Paolo) (1754–1836), aus Trient, seit 1770 in München ansässig, Großhändler u. Tabakwarenfabr.;

*M* Walburga (1764–1803), | *T* d. Schnupftabakfabr. u. Ratsherrn →Andreas Mayr († 1784) in M.;

*B* →Johann Nepomuk (1792–1885), bayer. Oberst;

- ◦ München 1817 Antonie (1795–1876), *T* d. Kaufm. Schuch in M.;

1 *T*;

*N* Hugo (s. 2).

### Leben

M. sollte den Beruf seines Vaters ergreifen, der es in München als Tabakwarenfabrikant und Bankier zu einem großen Vermögen gebracht hatte. Nach seiner Lehrzeit in der Münchner Großhandlung A. Sabbadini & Knorr absolvierte er Handelsstudien im „Institut Gerlach“ in Genf und gehörte kurze Zeit dem bayer. Kadettenkorps an. Seit 1811 unternahm er ausgedehnte Studienreisen u. a. nach Italien, dem Land seiner Vorfahren. Begeistert von der Botanik, half er F. Schrank, dem Leiter des Botanischen Gartens in München, vielerlei exotische Pflanzen – vor allem Kakteen – zu beschaffen. In Rom begegnete er dem Bildhauer Antonio Canova, dessen Werke ihn tief beeindruckten. Zeitweilig erwog er, sich als Botaniker oder Künstler ausbilden zu lassen. Als der Vater davon erfuhr, rief er ihn nach München zurück und betraute ihn 1816 mit der Leitung der Tabakwarenfabrik.

M. bewährte sich als Unternehmer, wie die fortan steigenden Umsätze der Fabrik zeigten. 1821 wurde er Gemeindebevollmächtigter, dann Magistratsrat in München und gehörte dem Ausschuss für das städtische Ökonomie-, Schul- und Wohlfahrtswesen an. Ferner wurde er Assessor des Wechsel- und Mercantilgerichts und war seit 1842 Mitglied des Vorstandes der Handelskammer für Oberbayern. In der bayer. Landwehr war er zuletzt Oberst. 1837 wurde er als Abgeordneter in den bayer. Landtag gewählt und im selben Jahr zum Staatsschuldentilgungskommissär bestellt. Dem Landtag gehörte er bis 1848 an. Unter seinen Parlamentskollegen galt er als finanz-, wirtschafts- und verkehrspolitischer Experte.

Die allmählich einsetzende Industrialisierung in Bayern und die Kreditprobleme im landwirtschaftlichen Bereich bedingten einen ständig wachsenden Finanzbedarf, der durch die bestehenden Geldinstitute nicht mehr gedeckt werden konnte. Kg. Ludwig I. genehmigte deshalb am 18.6.1835 die Gründung einer großen Aktienbank, der Bayer. Hypotheken- und Wechselbank mit Sitz in München, deren Anfangskapital 10 Mill. Gulden betrug. M. beteiligte sich an der Gründung mit 250 000 Gulden und gehörte damit neben Simon v. Eichthal, den Brüdern Franz Xaver und Joseph v. Riezler sowie Carl v. Schaezler zu den bedeutenderen Kapitalgebern. Seine Mitgesellschafter wählten ihn zum Verwaltungsratsvorsitzenden.

Bekannt, ja geradezu volkstümlich wurde M. erst durch seinen Lokomotivbau. Bereits im Sommer 1837 war er zum Vorsitzenden des Verwaltungsrats der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft gewählt worden. Vom ersten Spatenstich bis zum Verkauf an die inzwischen geschaffene Bayer. Staatsbahn (1844) bemühte er sich in dieser Stellung um den schnellen Aufbau des Betriebes und seiner Organisation. Die benötigten Lokomotiven mußten noch aus England importiert werden. M. hatte sich jedoch inzwischen entschlossen, selbst Lokomotiven zu bauen. Für 57 000 Gulden hatte er 1837 von der Witwe Lindauer deren Eisenwerk an der Isar in der Hirschau bei München gekauft, in welchem er bald 160 Arbeiter beschäftigte. 1839 engagierte M. den engl. Maschinenmeister Joseph Hall, der die zunächst auf der Strecke München-Augsburg verwendeten Stephenson'schen Lokomotiven nach Bayern begleitet hatte. Hall konstruierte und baute M.s erste Lokomotive, die Kg. Ludwig I. „Münchner“ taufte. Im Okt. 1841 befuhr diese Lokomotive erstmals die Strecke München-Augsburg und erreichte dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 50 km/h, war also nach etwas mehr als einer Stunde am Ziel. M. bot dem König an, jährlich 4-6 Lokomotiven aus seiner Werkstätte zu liefern, doch erst nach längeren Verhandlungen und der Beteiligung an einer öffentlichen Ausschreibung konnte er im April 1843 einen Vertrag mit der Kgl. Eisenbahnkommission schließen, der ihm die Abnahme von 8 Lokomotiven zum Stückpreis von 27 000 Gulden zusicherte. Im August 1844 zog die erste dieser Lokomotiven, die „Bavaria“, den Eröffnungszug auf der neuen Strecke Nürnberg-Bamberg. M.s Lokomotivbau weitete sich nun rasch aus. 1845 bestellte die Pfälz. Ludwigsbahn ebenfalls 8 Stück. Bis 1849 waren insgesamt 31 Lokomotiven für die Bayer. Staatsbahnen und weitere 25 für andere Besteller fertiggestellt. 1851 erwies sich eine verbesserte Version der „Bavaria“ auf der steilen Strecke der Semmeringbahn bei einem Vergleich allen anderen Bewerbern als klar überlegen. Schon 1852 konnte die 100., 1864 die 500. und in M.s Todesjahr (1870) die 800. Lokomotive fertiggestellt werden. Auf zahlreichen Industrieausstellungen erhielt M. Preise für seine herausragenden Lokomotivkonstruktionen.

M. betrieb zahlreiche weitere Unternehmungen Augustinern“, in der Bier „nach München, so in Regensburg die „Bierbrauerei zu ner Art“ gebraut wurde, und die sog. „Maffeischen Werkstätten“. Hier entstanden Stahlkonstruktionen für Eisenbahnbrücken über|Donau, Inn und Isar sowie Dampfschiffe für die bayer. Flüsse und Seen, für Donau und Wolga. Außerdem leitete M. in den 50er Jahren die Maximilianshütte in Amberg, deren Hauptaktionär er war,

beteiligte sich 1841 an der Gründung des Hotels „Bayer. Hof“ in München und schuf im Gebiet der Osterseen, südlich des Starnberger Sees, ein landwirtschaftliches Gut mit 1000 Hektar Betriebsfläche, wovon ein Teil für Torfstich genutzt wurde. Die unternehmerischen Erfolge M.s waren starken, vor allem konjunkturbedingten Schwankungen ausgesetzt. Die Belegschaft im Werk in der Hirschau zählte um 1850 zwischen 250 und 500 Personen. M. schuf Einrichtungen der betrieblichen Sozialvorsorge. Seit 1848 gewährte er finanzielle Unterstützung im Krankheitsfall und bei Invalidität. Seine Einstellung zu seinen Arbeitern war zeittypisch patriarchalisch, also fürsorglich und autoritär zugleich. Zu den wirtschaftlichen und sozialen Fragen seiner Zeit hat er sich als Praktiker schriftlich kaum geäußert. M. war ein schöpferischer, risikobereiter Unternehmer, der die sich ihm bietenden Chancen erkannte und die rasche Ausweitung des Eisenbahnnetzes zum Aufbau eines bedeutenden, bald weltbekannten Unternehmens nutzte.]

### **Auszeichnungen**

Verdienstorden d. Bayer. Krone (1851), Goldene Bürgermedaille d. Stadt München.

### **Werke**

Krauss-Maffei AG (Hrsg.), Dokumente aus d. 1. J.zehnt d. Werkes, 1962.

### **Literatur**

Lokomotivbau: Maffei in München - Die Maschinenbauanstalt d. Herrn v. M. in d. Hirschau ohnweit München, in: LIZ Nr. 297 v. 10.3.1849;

N. Weber, Gedächtnisrede v. 3.9.1870;

Bayer. Industrie- u. Gewerbe-Bl. 2, Nov. 1870;

Matschoss, Technik, 1925;

P. Offterdinger, in: Der Ansporn, H. 23, 1928, S. 1473-75;

A. Alckens, Münchner Forscher u. Erfinder d. 19. Jh., 1965;

W. Fink, in: technik + münchen, Mai 1969, S. 547-77;

W. Zorn, Bayerns Gewerbe, Handel u. Verkehr 1806-1970, in: M. Spindler (Hrsg.), Handbuch d. Bayer. Gesch. IV/2, 1975;

A. Liebl, Die Privat-Eisenbahnges. München-Augsburg, 1982;

K. v. Zwehl, in: R. A. Müller (Hrsg.), Unternehmer - Arbeitnehmer, 1985, S. 276-83 (P);

B. Ücker u. a., 150 J. Eisenbahn in Bayern, 1985.

**Portraits**

Münchner Stadtmus., Inventarnummer VI b/98 b;

Pressearchive d. Krauss-Maffei AG, München-Allach, u. Privatarchive;

Bronzebüste v. Peter Hess (Park in Staltach).

**Autor**

Willibald Fink

**Empfohlene Zitierweise**

, „Maffei, Josef Anton von“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 645-647  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---