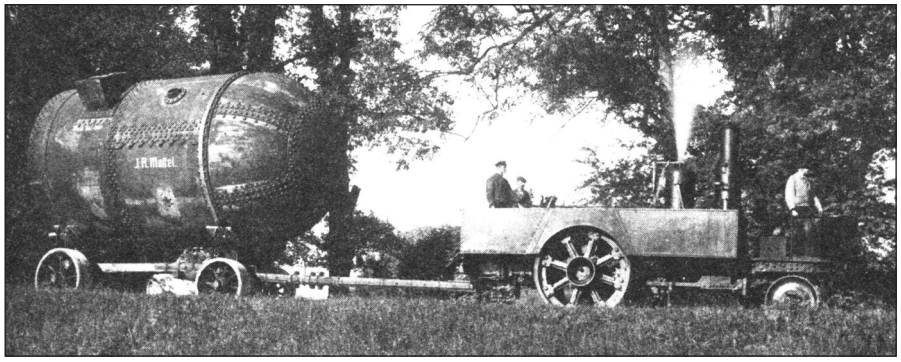
1926 – 1931

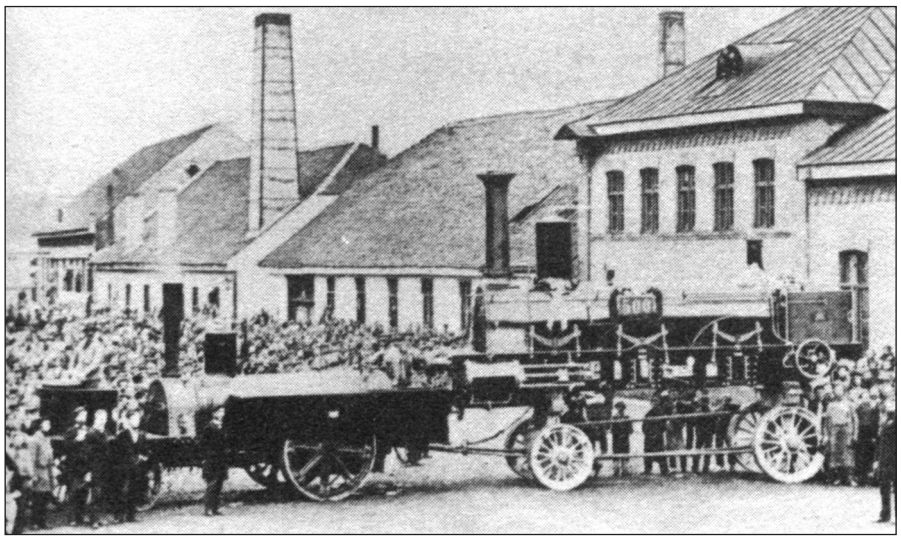
1926 – 1931

Maffei
1895
1926 – 1931

Joseph Anton Ritter von Maffei (4. September 1790 – 1. September 1870) kaufte 1838 in der Hirschau auf der damaligen Gemarkung Schwabing bei München ein Hammerwerk, das er zu einer Lokomotivfabrik ausbaute, die 1841 die erste bayerische Lokomotive fertigstellte. Ohne eigenen Gleisanschluss war man gezwungen, die Lokomotiven bis 1901 den weiten Weg zum Münchner Bahnhof über die Straßen zu transportieren. Verwendet wurden Anfangs Pferdegespanne, ab dem 14. Juni 1863 zum Straßenbetrieb umgebaute Loks für 300 Zentner (15 t) Brutto-Anhängelast. An Ort und Stelle mussten die dabei entstandenen Straßenschäden behoben werden.

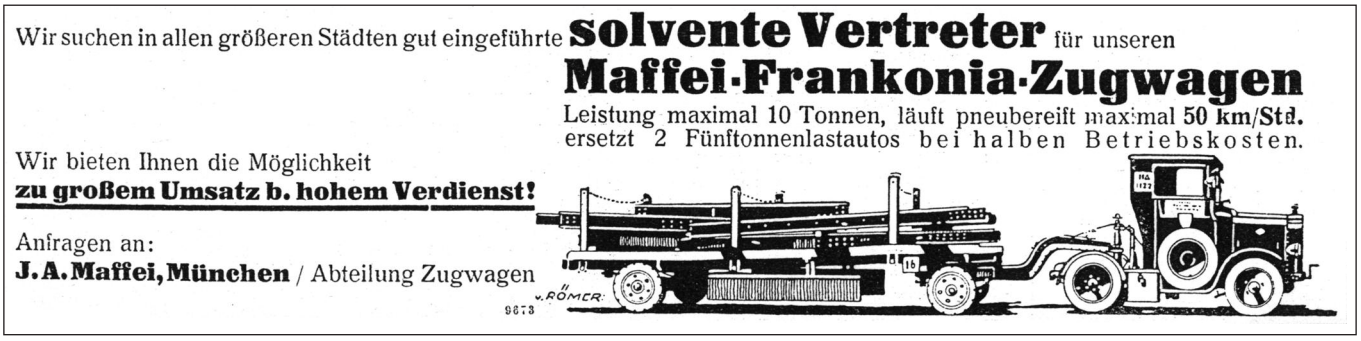


Am 14. Juni 1863 nahm Maffei eine 20-PS-Straßen-Lokomotive in Betrieb



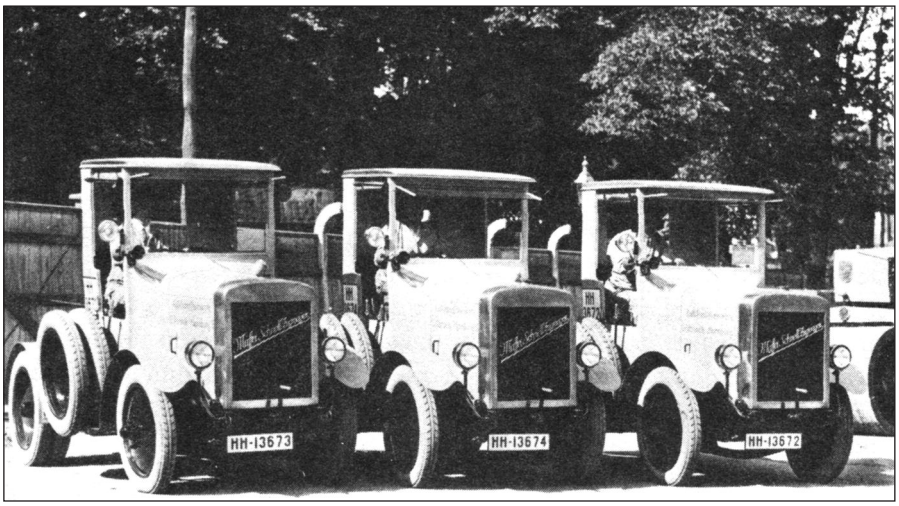
Maffei lieferte am 28. Mai 1864 die Lokomotive Nr. 500 aus

Maffei transportierte bis 1901 alle Loks über die Straße; hier eine Szene von 1895

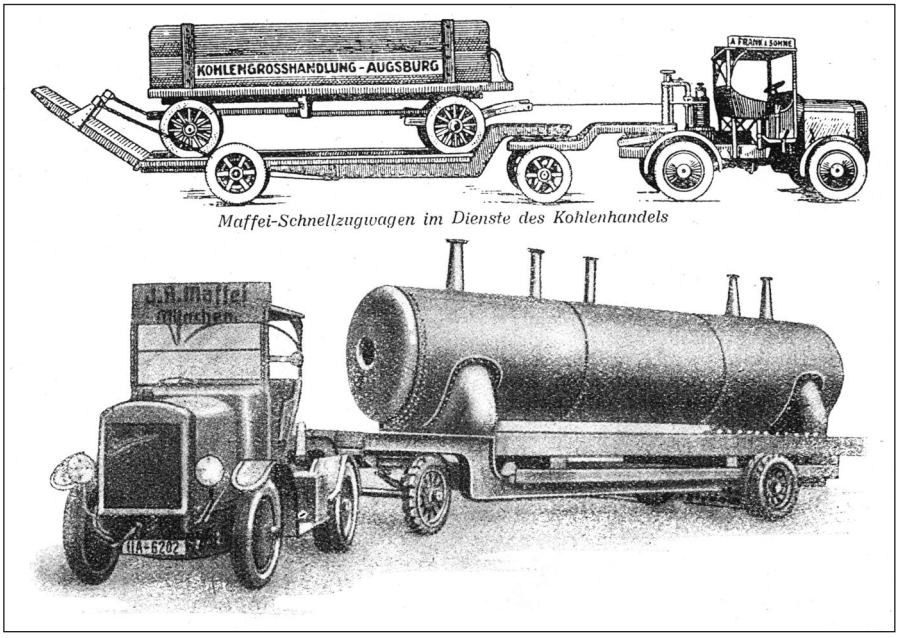


J. A. Maffei wirbt für seine Maffei-Frankonia-Zugmaschine 1927

Maffei-Zugwagen bei der Schneeräumung in München 1928

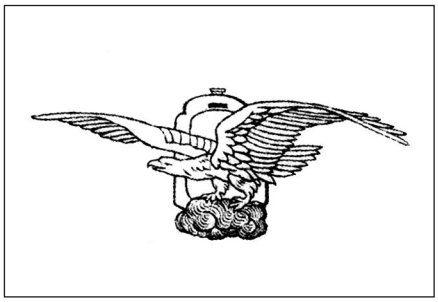


Maffei-Schnellwagen 1928



Maffei-Schnellzugwagen im Dienste des Kohlenhandels

Frankonia-Zugmaschine 1927

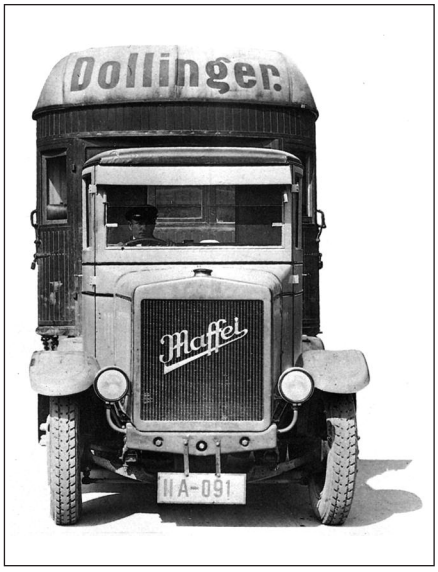


Chenard & Walcker

Auch in der Folgezeit beschäftigte sich Maffei mit Straßen-Dampf-Lokomotiven. Besonders während des Ersten Weltkriegs kamen Straßendampf-Lokomotiven beim Militär als Artilleriezugmaschinen zum Einsatz. Danach wurden sie auch noch eine zeitlang für zivile Zwecke verwendet.

Fehlende Führung sowie der durch den Krieg weggebrochene Export-Markt führten Mitte der Zwanziger Jahre zur Krise bei Maffei. Dr.-Ing. Carl Canaris wurde 1926 als Sanierer verpflichtet. Er nahm die Produktion von Motor-Straßenwalzen, landwirtschaftlichen Traktoren und Straßenzugmaschinen auf.

Von der französischen Firma Chénard et Walcker, Gennevilliers/Seine, erwarb er die Konstruktion einer offenen Straßenzugmaschine mit leichtem Stoff-Verdeck, auf die er durch die Münchener Spedition Frank aufmerkam gemacht worden war. Da der Spezialanhänger vom Fahrerhaus aus gebremst werden konnte, benötigten die Unternehmer nur noch einen Fahrer.



Maffei Typ MSZ 10 von 1929

Der Hänger bremste beim Abreißen automatisch.

Unter dem Namen „Frankonia-Zugmaschine“ wurden die ersten 100 Fahrzeuge, die in Teilsätzen nach München kamen, ausgeliefert. Die technische Bezeichnung der Folgemodelle lautete Typ B 10 und ab 1927 mit einem geschützteren Fahrerhaus ZW 10 (Zugwagen 10 t) bzw. ZM 10 (Zugmaschine Maffei). Im Volksmund hieß der „Maffei-Schnellwagen“ auch „Hirschauer Rennsau“ nach dem ursprünglichen Standort der Maffei-Fabrik.

Die Fahrzeuge besaßen acht Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgeschwindigkeiten und 11,5/32-PS-Vierzylinder-Benzol-Motoren von Chenard & Walcker, Thermosyphon-Kühlung und Sperrdifferential. Die Geschwindigkeit lag bei 50 km/h.

Als Anhängesystem verwendete Maffei eine senkrechte Spindel „System Chenard-Walcker“ mit automatischer Ankupplungsvorrichtung. Diese Kupplung befand sich am vorderen Deichselende des Drehgestelles, mit dem die Anhänger ausgerüstet werden mussten. Die Zugkraft lag bei 10 t. Eine Seilwinde erleichterte das „Aufsatteln“.

Gleich mit Beginn der Eigenproduktion der Chénard-Walcker-Type setzte die Entwicklung einer eigenen Type „MSZ 10“ (Maffei-Schnell-Zugwagen für 10 t Nutzlast) ein, deren Serienproduktion im Oktober 1928 mit einem 60-PS-Vierzylindermotor von Magirus startete (ab 1931 auch 40-PS-Deutz-Vierzylinder-Dieselmotor). Gelegentlich wurde dieses Modell als „Mastodont der Landstraße“ bezeichnet. Das neue Fahrzeug hatte ein festes und völlig geschlossenes Fahrerhaus, die Ankupplung erfolgte weiterhin nach dem „System Chenard-Walcker“. Mit 5,5 m war der Wendekreis minimal. Alle Maffei-Schlepper waren nun mit 5-Ganggetriebe versehen und wurden nebeneinander gebaut.

Im Kommunalbereich und in der Wirtschaft fanden sie mit vielen Anhängervarianten, unter anderem als Sprengwagen oder Feuerwehrhilfsspritzenwagen, regen Zuspruch.

Auf Wunsch des Heereswaffenamts der Deutschen Reichswehr begann Maffei 1928 versuchsweise seine Zugmaschine mit Hilfskettenlaufwerk auszustatten. Der Grundstein seiner militärischen Halbkettenfahrzeugproduktion war somit gelegt.

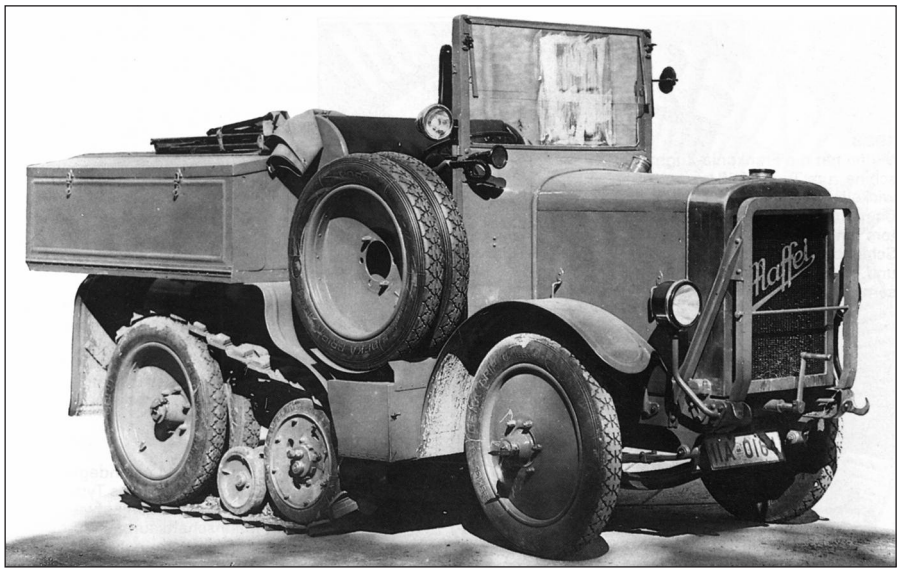
Zum 1. April 1927 wurde das bisherige Familienunternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Alle Aktien verblieben in Familienbesitz.

Im Dezember 1928 fusionierten die beiden Familienunternehmen Maffei Akt.-Ges. und > Henschel & Sohn, Kassel. Henschel versuchte die Lokomotiv-Quote der Münchner zu erhalten. Die sonstige Maffei-Kfz-Produktion sollte jedoch eigenständig bleiben – mit Motoren aus der Kasseler Henschel-Fabrik. Die Interessenvereinbarungen wurden nicht realisiert, sie überdauerten kein Jahr.

Als letzte Neuerung präsentierte Maffei zur IAA 1929 eine stärkere Version unter der Bezeichnung 60-PS-Maffei-Schnell-Zugwagen. ……

Die Welt-Wirtschaftskrise erzwang eine weitere Fusion, die zum 1. Januar 1931 mit der Lokomotivfabrik > Krauss & Comp., München, zur Lokomotivfabrik Krauss & Comp. – J. A. Maffei A.G. (> Krauss-Maffei) vollzogen wurde.

Bis 1933 wurden die Maffei-Zugwagen noch unter dem Namen Maffei



Maffei Typ ZM 10 von 1928

Werbung für den Maffei-Schnell-Zugwagen von 1933

weitergebaut und 1932/33 vorübergehend von Heinrich > Lanz vertrieben. Danach übernahm Krauss-Maffei den Vertrieb unter seinem Marken-Namen.