



Suchergebnisse: Handelsminist

1822 – Ein aussichtsloser Kampf gegen die Mayer'sche Lederfabrik

Untergiesing * Die bürgerliche Schuhmacherzunft Münchens und der Vorstadt Au entschließt sich, nachdem sie jahrelang dem Geschehen in der Mayer'schen Lederfabrik tatenlos und voller Neid zugesehen hat, zu einem Protest bei „allerhöchster Stelle“ - vermutlich dem Königlichen Ministerium des Inneren - gegen die „gewissenlosen Gewerbebeeinträchtigungen, welche wir von den hiesig- und umliegenden Lederfabrikanten und Israeliten durch die widerrechtliche Anmaßung der Selbstfabrikation ihrer in Accord übernommenen Militärlieferungen viele Jahre hindurch sehr empfindlich zu erdulden hatten“. In der Folge fordert die Behörde den Lederfabrikanten auf, künftige Militäraufträge bei den ansässigen Schuhmachermeistern fertigen zu lassen. Doch die Freude der Schuster über ihren Sieg gegenüber dem Lederfabrikanten dauert nur kurz. Dem geschäftstüchtigen Fabrikbesitzer Ignaz Mayer gelingt es nämlich, den Schwabinger Schumacher Hanrieder davon zu überzeugen, dass er seine Werkstatt mit „Sack und Pack“ sowie mit der Genehmigung der zuständigen Behörden in die Untergiesinger Lederfabrik verlegt. Der Schuhmacher erhält dafür „eine wöchentliche Entschädigung [...], und [kann] sonach genüßlich sein Leben in Wohltätigkeit durchbringen“. Ignaz Mayer aber kann über den Trick der ausgeliehenen Hanriederischen Konzession - sehr zur Empörung der bürgerlichen Schuhmacherzunft Münchens und der Vorstadt Au - seine Militärlieferungen auch künftig weiter in eigener Regie herstellen lassen. Der Schuhmacherzunft bleibt nur mehr das Beschreiten des Protestwegs. Ihr Protest gegen die „unerlaubte Transferierung einer Gewerbekonzession von einer Vorstadt in die andere“ findet beim Königlichen Landgericht zunächst positives Gehör. Doch die Regierung des Isarkreises hebt das Verbot umgehend wieder auf. Eine königliche Anweisung zieht schließlich einen Schlussstrich unter die Affäre - und zwar zugunsten der industriellen Produktion in der Lederfabrik. Es war das Königliche Handelsministerium, das sich in den Vorgang um die umstrittene Konzession einmischte und die Entscheidung zugunsten des Hoflieferanten beeinflusste. Wenn schon nicht das Einzelmitglied, so hätte doch die Schuhmacherzunft den Einfluss ihres Kontrahenten und damit die Aussichtslosigkeit ihres Unterfangens erkennen müssen. Immerhin ist Ignaz Mayer nicht nur der Schwiegersohn des dem bayerischen Königs als millionenschweren Kreditgebers unentbehrlich gewordenen Leonhard von Eichthal, sondern seit dem Jahr 1809 auch der Schwiegervater von Simon Freiherr von Eichthal, der bei der Gründung der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank eine zentrale Rolle spielte. Der Hofbankier organisiert nicht nur die neue Kreditbank, sondern stellte auch dem späteren König Ludwig I. Mittel für seine Kunsteinkäufe zur Verfügung.



Oktober 1865 – Die Streckenerschließung soll nicht länger verzögert werden

München - München-Obergiesing * Nachdem noch immer keine endgültige Bahntrassenführung durch Obergiesing feststeht, teilt das „Innenministerium“ dem für den Eisenbahnbau zuständigen „Handelsministerium“ mit, dass sich die Erschließung und Bebauung des „Neubaugebiets“ nicht länger verzögern lässt.

Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesichert sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnhofs sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

September 1867 – Der Ostbahnhof-Standort wird neu festgelegt

München-Haidhausen * Nur wenige Wochen nach der vorhergehenden Entscheidung, stellt die Generaldirektion der kgl. Staatseisenbahnen fest, dass sie wegen bautechnischer Schwierigkeiten auf den Bau der Sedlmayr'schen Alternative zugunsten der



Eichthal'schen verzichten muss. Und diese Entscheidung steht felsenfest. Da bewirkten selbst die Proteste des Besitzers der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr, der die getroffene Entscheidung lauthals als „Resultat gelungener Agitation und Privatspekulation“ bezeichnet, nichts mehr. Als eindeutiger Gewinner geht aus diesem monatelangen Tauziehen Carl von Eichthal hervor. Der Hofbankier hat anno 1856 zusammen mit den bedeutendsten deutschen Großunternehmern und Bankchefs die Ostbahn-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen. Carl von Eichthal gehört unter anderem dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten sowie der Abgeordnetenversammlung an und verfügt damit über einen massiven Informationsvorsprung, der seine Eisenbahngeschäfte mit der Bodenspekulation verschmelzen lässt. Bei der Entscheidungsfindung für die äußere Bahnlinie und dem Bahnstandsstandort am Kuisl war es zumindest nicht hinderlich, dass Gustav von Schlör vor seiner Ernennung zum Handelsminister lange Jahre Direktor bei der Ostbahngesellschaft war. Eichthal und Schlör kennen sich persönlich gut und dem entsprechend gut sind die geschäftlichen Verbindungen zwischen dem Bankier und dem Minister. Darüber, ob es interne Absprachen zwischen den beiden Akteuren gab oder dass der einflussreiche Bankchef Druck auf den Staatsminister ausübte, lässt sich nur spekulieren.

31. März 1919 – Lenkung der bayerischen Wirtschaft durch ein Zentralwirtschaftsamt

München * Die Mehrheit des Ministerrats beschließt ein Statut, das den wesentlichen Forderungen des Philosophen und Nationalökonomen Otto Neuraths nachkommt. Diese zielen darauf ab, die gesamte Wirtschaft des Landes durch ein Zentralwirtschaftsamt zu lenken, das dem noch zu errichtenden Handelsministerium unterstehen soll. Ziel ist es, mit Hilfe einer Universalstatistik einen Überblick über die vorhandenen Produktionsmittel, die Produktionsmöglichkeiten und den Produktionsbedarf zu gewinnen, der dann von einer Naturalrechnungszentrale für die Erstellung von Wirtschaftsplänen ausgewertet werden soll. Eine Kompensationszentrale soll den unmittelbaren Warenaustausch mit dem Ausland regeln. Eine Rationalisierungszentrale die modernen Erkenntnisse der wissenschaftlichen Betriebsführung nach Frederick Taylor zur Anwendung bringen, für Normierung und Typisierung sorgen und insbesondere die Arbeits- und Berufsforschung fördern. Eine Kontrollzentrale soll die Auswirkungen der Sozialisierungsgesetzgebung auf die Wirtschaft dauernd überprüfen. Eine Aufklärungszentrale soll die Arbeit des Zentralwirtschaftsamtes dem Volk nahe bringen. Ebenfalls noch am 31. März genehmigt der Ministerrat den Personaletat für das neue Amt. Zum Sitz des Amtes wird das Prinz-Carl-Palais bestimmt.