

Dienst als Bürgermeister

Ich kann nicht leugnen, daß nach den Aufregungen des Wahlkampfes und nach mancherlei in die Wahlzeit fallenden Krankheiten meiner Frau im Anschluß an die Geburt unseres ältesten Sohnes mein erstes Gefühl nach diesem Erfolge nichts weniger als das einer Siegesfreude war. Es bedrückte mich der Zweifel, ob ich das Amt mit Erfolg werde führen können. Meine Zuversicht und mein Selbstgefühl wurden gehoben, als mich am folgenden Tage bei meiner persönlichen Meldung der Regierungspräsident von Brandenstein ungefähr mit den Worten begrüßte: „Das ist eine hocherfreuliche Sache, daß Sie Bürgermeister in Linden geworden sind. Die Bestätigungsfrage wird schnellstens erledigt werden, um allen Weiterungen ein Ende zu machen.“ Schon Ende März erhielt ich meine Bestätigung durch den König.

Die Aufgabe meines Lebens lag vor mir. Mit Zuversicht trat ich an sie heran. Ich erhielt viele Äußerungen des Vertrauens aus Lindens Bürgerkreisen und viele Begrüßungen auch von außen. Einer meiner alten Lehrer vom Ratsgymnasium (Lyzeum I) schrieb: „Ich gratuliere der Stadt Linden zu ihrem Bürgermeister.“ Auch Senator Fink sandte einen Glückwunsch.

Meine Tätigkeit als Stadtsyndikus hatte mich die weittragenden Aufgaben erkennen lassen, welche die städtische Verwaltung in Linden in naher Zeit werde lösen müssen. Dahin rechnete ich die Durchführung der Entwässerungskanalisation, die Errichtung eines Schiffahrtshafens im Anschluß an den geplanten Mittellandkanal, endlich die Erbauung eines städtischen Krankenhauses und die Schaffung einer Berufsfeuerwehr.

Der Hafenaufbau wurde in beiden städtischen Kollegien enthusiastisch gewünscht. Man versprach sich erhebliche wirtschaftliche Vorteile für Lindens Industrie und Handel von diesem Unternehmen. Die Entwässerungskanalisation wurde als eine drückende, aber nicht abwendbare Aufgabe empfunden. Krankenhaus und Berufsfeuerwehr waren Dinge, welche die städtischen Kollegien damals als nicht eigentlich dringende Aufgaben ansahen. Ich fürchtete, daß die Stadt Hannover eines Tages ihre städtischen Krankenhäuser für die Benutzung durch Lindens Einwohner sperren oder doch diese Benutzung von erschwerenden Bedingungen abhängig machen könnte. Es erschien mir nicht zulässig, daß eine Stadt von der Größe Lindens dieser notwendigen Einrichtung entbehre. Daß die Lindener Feuerwehr bei den umfangreichen industriellen Anlagen Lindens und bei der engen Besiedlung des Stadtgebietes mit vielstöckigen Häusern

nicht ausreichte, war bei aller Anerkennung des guten Willens des Feuerwehrensensors Röttger und seiner Löschmannschaften mir nicht zweifelhaft. Ich hatte bei größeren Bränden zur Nachtzeit und an Festtagen Gelegenheit, durch persönliche Wahrnehmungen meine Auffassung über diese Verhältnisse bestätigt zu sehen. Es war allerdings die hannoversche Berufsfeuerwehr auf Ansuchen des Magistrats zur Löschhilfe bereit, aber diese Hilfe wurde von den Lindener Wehren nicht gern gesehen. Es war ihnen Ehrensache, sich aus eigener Kraft den Anforderungen des Feuersehuzes gewachsen zu zeigen.

Die Erledigung dieser mir bei meinem Amtsantritt gewissermaßen schon auf den Schultern liegenden Aufgaben setzte nicht nur in der Lindener Verwaltung damals nicht vorhandene Arbeitskräfte voraus, sondern auch ihre wirtschaftliche Lösung erschien mir kaum möglich. Es war nach meinem Dafürhalten eine Hauptaufgabe für Lindens Stadtverwaltung, das Stadtgebiet als Wohnsitz auch für eine wirtschaftlich gehobenerere Bevölkerungsschicht angenehmer zu machen und den Zuzug einer solchen Bevölkerungsschicht zu steigern. Mein amtliches Handeln in Linden ist bis zum Kriegsausbruch vorwiegend durch diesen Gesichtspunkt geleitet gewesen. Die Lösung dieser Aufgabe war schwer. Die gesunde Lage Lindens als höher als Hannover liegendes Gebiet mit dem landschaftlich reizvollen Deistergebirge und seinen Vorbergen im Westen ist vielen Einwohnern Hannovers noch gegenwärtig fast unbekannt. Das Städtebild selbst mit seinen vielen Fabriken, engen und hoch umbauten Straßen ohne Freiplätze war damals wenig anziehend. Freilegung von zu enger Bebauung, Schaffung von Plätzen mit Grünanlagen, Anregung zur Förderung des Baues größerer und besser ausgestatteter Wohnungen in dazu geeigneter Lage, Verschönerung der Eingangstore von Hannover aus, Herstellung besserer Ausfallstraßen aus der Stadt nach Süden und Westen waren notwendig. Die Freihaltung des Lindener Berges von gewerblichen Anlagen, möglichst auch von Wohnbauten, der allmähliche Erwerb des Berggeländes durch die Stadt und seine Ausgestaltung zu einem parkartigen Gelände schienen mir erstrebenswert.

Wenn ich auf meine von diesen Grundgedanken geleitete Tätigkeit als Lindens Bürgermeister zurückblide, so lassen sich in ihr drei Hauptabschnitte erkennen. Der erste Abschnitt umfaßt die Jahre 1901 bis 1906, der zweite die Zeit von 1907 bis zum Kriegsausbruch. Den dritten Abschnitt bildet die Kriegszeit mit den anschließenden Jahren 1918 bis 1920.

Die Jahre 1901—1906

Bei Übernahme meiner bürgermeisterlichen Amtsgeschäfte stand ich inmitten eines Magistrates, der in seiner Mehrheit meiner Bewerbung gegenüber sich ablehnend verhalten hatte. Ich mußte darauf bedacht sein, diese widerstrebenden Elemente mit der Tatsache meiner Amtsführung zu versöhnen oder sie — soweit sich das als unmöglich erwies — durch geeignete und unvoreingenommene Männer zu ersetzen. An besoldeten Mitarbeitern im Magistrat fand ich bei meinem Amtsantritt außer dem Bürgermeister nur den trefflichen, rein sachlich eingestellten Leiter der Bauangelegenheiten, damaligen Stadtbaumeister, späteren Stadtbaurat Fröhlich vor. Dazu kam im Jahre 1900 der bereits erwähnte Gerichtsassessor. Dieser zweifellos tüchtige Mitarbeiter wurde von der Magistrate mehrheit alsbald als ihr Kandidat für das Amt des Stadtsyndikus aufgestellt. Mir waren die engen persönlichen Beziehungen bekannt, welche er zu einer führenden Persönlichkeit meiner Gegner im Magistrat unterhielt. Ich gab mich aber der Hoffnung hin, daß ich ihn für eine sachliche Mitarbeit gewinnen könnte, und würde seiner Wahl meine Zustimmung gegeben haben, wenn mich nicht der dem Bürgervorsteherkollegium angehörende Graf von Alten-Linsingen, der mich zu diesem Zweck besonders aufsuchte, dringend davor gewarnt hätte. Nachdem in einer von mir herbeigeführten Aussprache über diese Angelegenheit der Assessor Friedrichs mir erklärt hatte, er werde sich formell um die Stelle des Stadtsyndikus nicht bewerben, aber eine dennoch auf ihn fallende Wahl annehmen, erklärte ich mich gegen seine Kandidatur und setzte mit der Minorität des Magistrats, aber unter Zustimmung aller Bürgervorsteher im Wahlkollegium die Wahl des Gerichtsassessors Dr. Tegtmeyer in Hameln durch. Dr. Tegtmeyer wurde bis zu seinem Tode im Jahre 1918 mir ein treuer Mitarbeiter. Der Assessor verließ im April 1902 seine Stellung. An seine Stelle trat 1903 Gerichtsassessor Dr. Engelke. Die Personalverhältnisse im Magistrat erfuhren noch weiter eine Änderung dadurch, daß von den Gegnern meiner Kandidatur einer durch Tod, der andere nach einem persönlichen Zusammenstoß mit mir auschied. Beide Herren wurden durch zu sachlicher Mitarbeit bereite angesehene Lindener Bürger ersetzt. Der Magistrat wurde im Jahre 1905 durch die Wahl des Assessors Dr. Engelke zu einem weiteren besoldeten Senator und durch die Schaffung einer neuen unbesoldeten Senatorenstelle erweitert. Sie wurde dem damaligen Wortführer des Bürgervorsteherkollegiums, dem Sohn des Senators Hermann Stephanus, übertragen.

Am Schluß des ersten Abschnitts meiner Amtszeit als Bürgermeister stand ich an der Spitze eines Magistrats, der mit Vertrauen zu meiner Person arbeitsfreudig und pflichtgetreu — unterstützt durch ein verständnisvolles und opferwilliges Bürgervorsteherkollegium — die recht sorgenschweren Pflichten erfüllte, welche der Stadtverwaltung Lindens oblagen.

Die Arbeit der städtischen Verwaltung 1901 bis 1906 war nach innen einer Neuordnung des städtischen Verwaltungsapparates gewidmet, welche die starke Vermehrung des Beamtenkörpers und das rasche Anwachsen der Verwaltungsaufgaben nötig machten. Die Geschäfte des Standesamts und der Sparsasse wurden von der übrigen Verwaltung völlig getrennt. Eine zentrale Dienststelle zur Bearbeitung der die Gesamtleitung der städtischen Verwaltung betreffenden Angelegenheiten wurde geschaffen. (Dienststelle Buschbaum). Registraturwesen und Kassenwesen wurden durch genaue Vorschriften geordnet. Eine die ständige Revision des gesamten Kassenwesens und Rechnungswesens wahrnehmende Dienststelle mit genauen Dienststanweisungen wurde eingerichtet.

Von der äußeren Verwaltungsarbeit dieser Jahre sei folgendes hervorgehoben.

In der Schulverwaltung wurde mit dem Aufbau einer höheren Töchterschule (Friederikenschule) begonnen. Die im Aufbau begriffene höhere Knabenschule (Humboldtschule) erhielt ihre endgültige Gestalt. Für die Humboldtschule wurde an der Beethovenstraße in den Jahren 1901 bis 1902 ein Schulgebäude nach den Entwürfen des Architekten Sasse errichtet, welches bereits im Jahre 1906 einen auf dem Schulhofgelände errichteten Erweiterungsbau erhielt. In das Jahr 1904 fällt die Erbauung des Mittelschulgebäudes am Lindener Berge; das bisher durch die Mittelschule benutzte Schulgebäude an der Davenstedter Straße nahm eine Volksschule auf und wurde durch einen Erweiterungsbau um neun Klassenräume vergrößert.

Für zwei mit den städtischen Interessen eng verflochtene gewerbliche Unternehmungen brachten diese Jahre bedeutungsvolle Entscheidungen, für die hannoversche Straßenbahn und für die von der englischen Imperial Gas Association betriebene Gasanstalt. Die hannoversche Straßenbahn hatte in den neunziger Jahren unter der energischen, den Verkehrsbedürfnissen in manchen Beziehungen vorausseilenden Leitung des Direktors Krüger, Vorgängers des Stadtbaurats Fröhlich, sich stark vergrößert — durch den Bau von Außenlinien in das Deistergelände hinein, nach Hildesheim und in der Richtung nach Buchholz und nach Anderten. Auch die innerhalb der Stadtgebiete betriebenen Linien waren vermehrt. Für den an Stelle der Pferdebahn eingeführten elektrischen Betrieb hatte Krüger ein Akkumulatorensystem für die Linien innerhalb des bebauten Stadtgebietes gewählt, während die Außenstrecken Oberleitung hatten. Die Akkumulatoren erwiesen sich nach wenigen Jahren als zu teuer und

als betrieblich unsicher. Das Unternehmen stand vor der Notwendigkeit, den gesamten Betrieb auf Oberleitungsbetrieb umzustellen. Dieser Maßnahme widersetzte sich die Stadtverwaltung Hannover. Die Straßenbahn geriet in schwere Bedrängnis. In der für das Unternehmen heraufsteigenden Gefahr sah ich eine Gefahr auch für Lindens Entwicklung; denn die Straßenbahn war für Linden als äußerem Teil des Wirtschaftsgebietes Hannover-Linden ein unentbehrliches Verkehrsmittel. Daß dieses gesund und von der Stadt Hannover unabhängig blieb, war eine Lebensnotwendigkeit für Linden. Auf mein Andrängen gab Linden daher zur Einführung des Oberleitungssystems im bebauten Stadtgebiet seine Zustimmung. Auch suchte ich den meiner amtlichen Tätigkeit mit wohlwollendem Interesse begegnenden Regierungspräsidenten von Brandenstein von der Bedeutung zu überzeugen, welche die Erhaltung einer unabhängigen Straßenbahn für alle Gemeinden um Hannover hatte. Der Regierungspräsident griff ein. Der Magistrat Hannover fügte sich, nachdem ihm der Bezirksauschuß bekanntgegeben hatte, daß Hannovers mangelnde Zustimmung zur Einführung des Oberleitungsbetriebes durch einen Beschluß des Bezirksauschusses werde ersetzt werden. Die Einführung der Oberleitung wurde die Grundlage einer wirtschaftlichen Gesundung für die Straßenbahn.

Die Imperial Gas Association zu London versorgte seit dem Ende der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Stadt Hannover und später auch die Stadt Linden mit Gas. Mit Linden hatte sie im Januar 1890 einen Vertrag geschlossen, welcher ihr bis zum Jahre 1925 das ausschließliche Benutzungsrecht an den öffentlichen Verkehrswegen für Gaslieferungseinrichtungen zugestand gegen die Verpflichtung, Gas in vertraglich festgelegter Beschaffenheit für öffentliche und private Zwecke zu vertraglich festgestelltem Preise und gegen eine festgesetzte Abgabe an die Stadt von jedem innerhalb Lindens verbrauchten Kubikmeter Gas zu liefern. Die Gaserzeugungsfabrik und der Sitz des Betriebes befanden sich im Gebiete der Stadt Hannover, mit welcher ein entsprechendes Vertragsverhältnis bestand. Die englische Gesellschaft beabsichtigte zu Beginn des Jahrhunderts, ihren Betrieb über das damalige Gebiet der Stadtgemeinde Linden hinaus nach Süden und Westen auszudehnen. Sie bedurfte zur Durchführung dieser Absicht einer Erweiterung ihrer Straßenbenutzungsbefugnis im Stadtgebiet Linden. Sie trat im Jahre 1903 an die Stadtverwaltung mit der Bitte um Gewährung dieser Befugnisse heran. Das Ergebnis der zwischen Stadt und Gesellschaft geführten Verhandlungen war ein im Juni 1905 geschlossener Vertrag, welcher das Benutzungsrecht der Gesellschaft entsprechend erweiterte, die Gültigkeit des bisher geltenden Vertrages bis 1. Juli 1950 verlängerte, der Stadtgemeinde aber bedeutungsvolle Vertragsrechte über die bisher gültigen hinaus nach verschiedenen Richtungen hin einräumte. Die Gesellschaft wurde verpflichtet, bis spätestens 1. April 1920 innerhalb des Stadtgebietes Linden

eine neue Gaserzeugungsanstalt zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Diese mußte für Linden und für die westlich der Ihme und Leine belegenen Ortschaften im Interessengebiet Lindens ausreichen. Sie sollte nach Vertragsablauf schuldenfrei und voll betriebsfähig in das Eigentum der Stadt Linden übergehen. Durch diesen Vertrag wurde Linden von der Entwicklung der Gasversorgung Hannovers unabhängig. Durch die schon vor Ausbruch des Weltkrieges erfolgte Inbetriebnahme der neuen Anstalt in Linden erhielt die Gasversorgung beider Städte eine größere Sicherheit. Das trat im Weltkriege hervor, in dessen Verlauf die Gasherstellung durch Kohlenmangel erschwert war. Längere Zeit hindurch konnte während des Krieges auch die Gasversorgung der Stadt Hannover nur durch Gaszufuhr aus der technisch sicherer und leichter arbeitenden Anstalt in Linden erfüllt werden.

Zwei größere Unternehmungen wurden in den Jahren 1901 bis 1906 in die Wege geleitet und zu einem Teil durchgeführt, welche den städtebaulichen Eindruck der Stadt an ihren Eingangstoren von Hannover aus stark veränderten, die Schaffung neuer Wohnquartiere ermöglichten und für den innerstädtischen Verkehr bedeutungsvoll waren: die Herstellung von Plätzen vor dem Schwarzen Bären und am Küchengarten unter Aufhebung des öffentlichen Bahnhofes Küchengarten.

Den Hauptzugang Lindens von Hannover über die alte Ihmebrücke bildete zu Anfang des Jahrhunderts ein schmaler Straßenzug, welcher nicht breiter war als die alte Ihmebrücke und sich in gleicher Breite etwa sechzig Meter westlich der Brücke nach dem Schwarzen Bären hinzog. Die Straße verlief vom Schwarzen Bären ab in scharfem Bogen nach Süden schon in der heutigen Breite weiter, während sich nach Westen die Falkenstrasse, nach Norden die Blumenauer Straße abzweigten. Vor dem niedrigen Gebäude des alten Schwarzen Bären sprang eine Veranda weit vor. An das Gebäude schloß sich nordöstlich unmittelbar eine Gruppe alter Häuser an, welche bis an die Grenzen der schmalen Deisterstraße heranreichten. An der Nordseite der Deisterstraße, von der Brücke bis zum Schwarzen Bären, standen alte Häuser, zu denen auch das bis 1901 von Bürgermeister Lichtenberg bewohnte Egstorffsche Haus gehörte. In den Jahren 1901/1902 wurden neue Fluchtlinien festgelegt, durch welche die jetzige Platzgestaltung vor dem Schwarzen Bären und die Herstellung der Minister-Stüve-Straße vorgesehen, die Deisterstraße auf ihrer nördlichen Seite von der Ihmebrücke ab bedeutend verbreitert wurde. Nach langen Verhandlungen mit den widersprechenden Anliegern wurde die rechtskräftige Feststellung dieses neuen Planes, der Erwerb der in die Straßen und den Platz fallenden Grundstücke, ihre Freilegung von Gebäuden und die Herstellung der neuen Straßenzüge bewirkt. Gegen Ende des Jahres 1904 hatte der Eingang Lindens von der Ihmebrücke aus die heutige Gestalt bis auf die Ecke an der Blumenauer Straße, an der noch bis gegen 1910 das Söhlmannsche Haus stand. Die Minister-Stüve-

Straße war durgeführt, der Schwarze Bär neugebaut. An dem so geschaffenen neuen Eingang Lindens erstanden die den Platz jetzt umgebenden Gebäude in der Zeit 1908 bis 1913.

Wurde diese Neugestaltung bei vollem Einvernehmen innerhalb der städtischen Kollegien durchgeführt, so bereiteten die Verhältnisse am Bahnhof Rüdchengarten auch innerhalb der städtischen Körperschaften einige Schwierigkeiten. Die umfangreiche staatliche Güterbahnanlage auf dem Gelände des ehemaligen kgl. hannoverschen Rüdchengartens war seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts allmählich entstanden. Sie bewirkte die Eisenbahnzufuhr für die zahlreichen großindustriellen und mittelgewerblichen Betriebe, welche sich seit jener Zeit nördlich der Thmebrücke am Thmeufer entlang und westlich und östlich der Blumenauer Straße und der Limmer Straße entwickelt hatten. Es befanden sich auf diesem Gelände Abstellgleise, Ausziehgleise und Zufahrtsgleise für Bahnanschlüsse sowie eine von den Gewerbetreibenden in Linden und in Hannover viel benutzte öffentliche Güterladestelle. Inmitten dieser in ihrer äußeren Gestalt abschreckenden Betriebsstätte ragte verraucht und verschmüht als Zeuge vergangener königlicher Pracht der aus edlem Material und in edler Kunstform erbaute sogenannte „Rüdchengarten-Pavillon“ empor, welcher den Mitgliedern der königlich hannoverschen Familie und der Hofgesellschaft als Unterkunftsstätte gedient hat bei ihren Besuchen des weiträumigen, durch den Diekborn bewässerten Rüdchengartens. Der Pavillon hat — aus den bei seinem Abbruch geretteten Resten wieder zusammengebaut — später auf dem städtischen Friedhof am Lindener Berge seinen Platz gefunden. Die Mittel zu seiner Versetzung wurden etwa zur Hälfte durch eine Sammlung in Lindens Bürgerschaft aufgebracht, den Rest übernahm die Stadt. Die Bahnanlagen am Rüdchengarten waren ein Fremdkörper im Herzen der Stadt, hemmten den Kreislauf ihres Verkehrs, trennten Süden und Norden und entzogen ein großes Gelände der städtischen Besiedlung. Die an den Bahnanlagen interessierten Gewerbetreibenden hatten sich den Fortbestand dieses Betriebes gegenüber der preussischen Eisenbahnverwaltung zum Teil durch schon in den siebziger Jahren von der Bahn gegebene Zusagen gesichert. Die Bürgerschaft aber empfand mehr und mehr die unerträglichen Nachteile, welche diese Anlage der Entwicklung der Stadt bereitete. Schon vor meinem Amtsantritt waren Verhandlungen geführt, welche das Ubel abstellen sollten. Das Ergebnis war eine Vereinbarung, nach welcher der Bahnhof bestehen bleiben, aber südlich an den Bahnanlagen vorbei eine schmale Verbindungsstraße von der Blumenauer Straße nach der Gartenallee zu geführt werden sollte, nördlich hart entlang an der damaligen Grenze des Grundstücks der Lindener Aktienbrauerei (an der Wand des Brauereieiskellers). Die Bahn sollte innerhalb einer festgesetzten Zeit den erforderlichen Grund und Boden entgeltlich an die Stadt abtreten, zunächst in Fußwegbreite, nach einiger Zeit in einer sehr schmalen Straßen-

breite. Ich sah diese Lösung als für die städtischen Interessen völlig ungenügend an und befürchtete von ihrer Verwirklichung die Verewigung eines unerträglichen Zustandes. Die städtischen Körperschaften verlangten die Ausführung des Vertrages. Es begannen langwierige und unerfreuliche Debatten in den städtischen Kollegien und in den Bürgervereinen. Endlich gelang es mir, den damaligen Präsidenten der Eisenbahndirektion Hannover, Herrn Wiesner, davon zu überzeugen, daß der Bahnbetrieb in der bisherigen Form unhaltbar sei. Er erklärte sich bereit, meinen Wünschen entsprechend die öffentliche Ladestelle am Bahnhof Rühengarten aufzuheben, den Bahnbetrieb und die Bahnanlagen auf das für die Anschlußgleise unbedingt notwendige Maß zu beschränken, die Verbindungsgleise nach den Fabriken über die öffentlichen Straßen nach den Wünschen der Stadt zu verlegen und das nach Einschränkung des Bahnbetriebes entbehrlich werdende Gelände — soweit es in von der Stadt festzulegende öffentliche Straßen und Plätze fiel — unentgeltlich, im übrigen aber gegen Zahlung eines Preises von dreihundert Mark für die hannoversche Quadratrute an die Stadt aufzulassen. Dagegen sollte die Stadtverwaltung die Vorwürfe auf sich nehmen, welche von den an der Beibehaltung des alten Zustandes interessierten Gewerbetreibenden würden erhoben werden. Die Stadt sollte deshalb bei der Eisenbahnverwaltung die Aufhebung der öffentlichen Güterladestelle Rühengarten beantragen. Ich mußte erwarten, daß ich mir eine Schar einflußreicher Gegner schaffen würde, wenn ich diesen Weg beschritte. Ich rechnete aber auf die Einsicht der städtischen Körperschaften Lindens. Darin täuschte ich mich nicht. Die an der Aufhebung der öffentlichen Ladestelle beteiligten Gewerbetreibenden widersprachen in Versammlungen und in der Presse heftig. Die städtischen Kollegien aber gaben ihre Zustimmung. Im März 1904 wurde eine Vereinbarung mit der Eisenbahnverwaltung des oben bezeichneten Inhaltes abgeschlossen. Die der Stadt gegen Zahlung von dreihundert Mark für die Quadratrute übertragene Fläche — also die Fläche ohne in Plätze und Straßen fallendes Gelände — betrug 5500 qm, die unentgeltlich abzutretende Fläche für Straßen und Plätze hatte etwa dieselbe Größe. Den Gewerbetreibenden wurde vorgeschlagen, daß sie sich als eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Ladestelle Rühengarten) organisierten. Der Gesellschaft wurde ein räumlich zwar beschränktes, aber ausreichendes Grundstück auf dem verbliebenen alten Bahngelände für ihren Geschäftsbetrieb zur Verfügung gestellt. Die vorgesehenen Straßen und Plätze sowie das übrige an die Stadt fallende Gelände wurden entsprechend dem allmählichen Umbau der Bahnanlagen in den nächsten Jahren freigelegt. Die Straßen wurden ausgebaut. Bereits im Jahre 1906 konnte die wichtigste neue Straßenverbindung — die in nordöstlicher Richtung, vom Rathaus aus gesehen auf den Kreuzungspunkt Spinnereistraße, Limmer Straße, Blumenauer Straße zulaufende Stephanusstraße — dem Verkehr übergeben werden. In den Jahren 1911 und 1912

wurde der Straßenrest baureif fertiggestellt einschließlich des Platzes am Küchengarten in seiner heutigen Gestalt. Für die Anlage des Platzes war ein Wettbewerb für in Linden wohnhafte Architekten ausgeschrieben. Die Ausführung erfolgte nach den Plänen des Architekten Sasse. Der Anbau an den neuen, eine ruhige Wohnlage bietenden Straßen vollzog sich schnell und war bei Ausbruch des Weltkrieges zu einem großen Teile abgeschlossen. Die neuen Häuser enthielten durchgängig größere, gut ausgestattete Wohnungen. Aus dem Verkauf der Bauplätze erzielte die Stadt erhebliche Überschüsse. Der durch die neue Straßenverbindung zwischen Linden und Hannover-Nord einerseits und Linden-Süd andererseits sich entwickelnde starke Verkehr machte eine alsbaldige Erbreiterung der Posthornstraße auf ihrer schmalen Strecke zwischen Falkenstraße und Kaplanstraße notwendig. Zu diesem Zweck mußten Verhandlungen mit dem Grafen von Alten-Linsingen geführt werden, welche eine Abtretung von Parkgelände an der Westseite der Posthornstraße und eine Versekung des Eingangstores zum von Altenschen Park in der Verlängerung der Bon-Alten-Allee zum Gegenstande hatten. Es war wünschenswert, daß in der Verlängerung der Bon-Alten-Allee, vor den neuen Portalbauten, ein freier Platz mit Grünanlagen liegenblieb und daß die Portalgestaltung unter Wahrung künstlerischer Interessen ausgeführt wurde. Die Verhandlungen fanden im Februar 1906 ihren Abschluß. Mit einem Kostenaufwand von 45 000 Mark für Geländeabtretung und Herstellung des neuen Portals wurde neben den für den eigentlichen Straßenabu aufzuwendenden Kosten der jetzige Zustand geschaffen.

Bei der Herstellung neuer und der Verbesserung alter Straßen und Plätze war auch eine Ausstattung mit gärtnerischem Schmuck wünschenswert. Diese Aufgabe konnte zweckentsprechend nur gelöst werden, wenn die Stadt eine eigene Gärtnerei betrieb unter Leitung eines für diese Aufgaben fachmännisch vorgebildeten Beamten. Die Schaffung einer Stadtgärtnerei war aber nur dann wirtschaftlich vertretbar, wenn dieser neuen Dienststelle auch andere Arbeiten übertragen werden konnten als Herstellung und Pflege gärtnerischen Schmuckes an Straßen und Plätzen. Diese Erwägungen legten mir die Übernahme des Friedhofswesens in städtische Verwaltung nahe. Als eine Vorbedingung dafür betrachtete ich die Abreignung der kirchlichen Friedhöfe an die Stadt. Zu ihnen gehörte der ausgedehnte, damals fast allein noch benutzte große Friedhof am Westabhang des Lindener Berges. Mit dem Erwerb dieses Friedhofs wurde eine Vorstufe geschaffen für die von mir erstrebte Ausgestaltung des Lindener Berges zu einer Parkanlage. Die Verwaltung des Friedhofswesens schuf für eine Stadtgärtnerei eine neben den sonstigen Obliegenheiten ihre Arbeitskraft ausnützende Aufgabe. Die Kirchenvorstände waren den mit dem Wachstum der Stadt sich rasch steigenden Anforderungen an die Friedhofsverwaltung nicht mehr gewachsen. Das empfand auch die Bevölkerung. Zur Abgabe ihrer Friedhöfe an die

Stadt waren aber die Kirchenvorstände nicht geneigt, obgleich auf diesen Friedhöfen noch 45 000 Mark Schulden ruhten und die Kirchenvorstände unmittelbar vor der Notwendigkeit standen, einen neuen Friedhof anzulegen und das dafür erforderliche Gelände zu erwerben. Ein und ein halbes Jahr dauerten die Verhandlungen mit den Kirchen. Zulezt erbat ich die Mitwirkung des Konsistoriums bei diesen Verhandlungen. Unter dieser Mitwirkung gelang es, die Kirchenvorstände von der Zweckmäßigkeit meiner Vorschläge auch für ihre Interessen zu überzeugen. Im April 1905 fanden die Verhandlungen ihren Abschluß. Die städtischen Kollegien stimmten einer Abmachung zu, durch welche die Stadtgemeinde die kirchliche Friedhofsschuld übernahm, das Eigentum an den kirchlichen Friedhöfen erhielt und das Begräbniswesen zu einer städtischen Aufgabe machte. Die städtischen Kollegien gaben ihre Zustimmung zur Errichtung einer Stadtgärtnerei. Herr Balcke aus Magdeburg wurde (9. Februar 1906) als Stadtgärtner berufen. Seiner wartete die Errichtung eines städtischen Zentralfriedhofs für Linden. An der Gemarkungsgrenze zwischen Ridlingen und Wettbergen, zum Hauptteile in der Gemarkung Ridlingen belegen, erwarb die Stadt ein einundsiebzig hannoversche Morgen großes Gelände für den Preis von 310 300 Mark. Nach Balckes Plänen und unter Balckes Leitung wurde hier der städtische Friedhof in Ridlingen geschaffen mit einem Kostenaufwand von zunächst 220 000 Mark außer dem Grunderwerb. Die Gebäudeanlagen wurden nach Entwürfen des Architekten Arend in Linden ausgeführt. Der Friedhof ist im Laufe der Jahre den wachsenden Bedürfnissen entsprechend wiederholt vergrößert worden. Bis zum Ausbruch des Weltkrieges waren für den Ridlinger Friedhof durch Anleihen gedeckte Aufwendungen im Gesamtbetrage von 631 000 Mark gemacht.

Für ein städtisches Krankenhaus in Linden wurde der Grund gelegt. Im Jahre 1896 hatte ein von stadthannoverschen Ärzten unter Führung des Dr. med. Müller in Hannover gebildeter Verein in einem Wohnhause an der Jakobstraße in Linden eine von seinen Mitgliedern betriebene Poliklinik mit ambulanter Behandlung eingerichtet. Im Jahre 1899 fand der Verein eine neue Heimstätte in einem an der Hohen Straße ermieteten Grundstück. Hier wurde eine zwölf Krankenbetten enthaltende Klinik geschaffen. Ich trat nach meinem Amtsantritt in den Vereinsvorstand ein. Das Grundstück an der Hohen Straße wurde bald zu klein. Gegen Ende 1906 erklärten sich die städtischen Kollegien auf meinen Antrag bereit, nach den Plänen des Stadtbaurats Fröhlich mit einem Kostenaufwand von 175 000 Mark ein Gebäude zu errichten mit einem Operationsaal und Krankensälen für etwa achtzig Betten und mit den sonstigen für einen Krankenhausbetrieb erforderlichen Räumen. Das Gebäude sollte auf noch zu erwerbendem stadteigenem Gelände gebaut werden. Der Bauplatz sollte für die Errichtung mindestens zweier weiterer Bauten gleichen Umfangs mit Nebengebäuden ausreichenden Raum bieten. Das

zunächst zu errichtende Haus sollte dem Verein, der inzwischen den Namen „Siloah“ sich gegeben hatte, unentgeltlich für seinen Betrieb überlassen werden mit der Auflage, das Grundstück zu räumen, sobald die Stadtverwaltung sich entschließen sollte, ein städtisches Krankenhaus zu betreiben. Nach Durchführung des Grunderwerbs wurde der geplante Bau alsbald ausgeführt. Das Grundstück und das Gebäude wurden dem Verein übergeben. Damit entstand das erste Krankenhaus in Linden neben dem alten stadthannoverschen Krankenhause in der Deisterstraße. Wenige Jahre später entschloß sich der Bischof Bertram in Hildesheim zur Errichtung eines von katholischen Schwestern (Ursulinerinnen) verwalteten Krankenhauses an der Bennostraße in Linden (St.-Josephs-Stift). Der dringendste Bedarf an Krankenhauseinrichtungen für Linden war damit gedeckt.

Die in den städtischen Körperschaften herrschenden Meinungsverschiedenheiten über das zu wählende Entwässerungssystem und meine persönliche Unsicherheit in diesen Fragen führten mich dazu, den städtischen Kollegien anzuraten, den auf dem Gebiete der Entwässerungskanalisation als Autorität geltenden Baurat Taaks in Hannover um eine Überprüfung des bisher dafür beigebrachten Materials und darum zu bitten, ein zur Ausführung geeignetes Projekt vorzulegen. Die Arbeit des Herrn Taaks sollte so vor sich gehen, daß Herr Taaks einer aus beiden städtischen Körperschaften zu bildenden Kommission von Zeit zu Zeit über den Fortschritt seiner Arbeiten mündlich Bericht erstattete und dabei auch zu einer Diskussion Gelegenheit gab. Ich hoffte, auf diese Weise persönlich zu größerer Klarheit über diese Dinge zu gelangen und für eine auf Kenntnis der Verhältnisse beruhende Entscheidung der städtischen Körperschaften die Grundlage zu schaffen. Herr Taaks hat sich dieser Aufgabe unterzogen. Die von mir daran geknüpften Erwartungen gingen voll in Erfüllung.

Dem Hafensbau trat ich in den ersten sechs Jahren meiner Amtsführung nicht näher. Mir fehlte die Zeit für eine Vertiefung in die damit zusammenhängenden Fragen. Die Stadtverwaltung verfügte auch noch nicht über die für die technischen Vorarbeiten erforderlichen Kräfte. Nur eine vorbereitende Frage hatten die städtischen Kollegien im Jahre 1905 zu entscheiden. Die dem Kanalbau abgeneigten Parteien im Preussischen Landtag hatten die Genehmigung zum staatlichen Baubeginn von der Bedingung abhängig gemacht, daß die am Schiffahrtskanal interessierten preussischen Provinzen dem Staat gegenüber für eine aus dem Unternehmen fließende Mindesteinnahme für eine längere Reihe von Jahren die Bürgschaft übernähmen. Die Provinzen wieder verlangten für sich eine Rückgarantie der an dem Unternehmen interessierten Gemeinden. Zu diesen Gemeinden gehörten in der Provinz Hannover die Städte Hannover, Linden und Osnabrück. Linden sollte der Provinz gegenüber die Rückgarantie übernehmen für $\frac{4}{35}$ der von der Provinz dem Staat garantierten Summe. Einen gleichen Anteil sollte die Stadt Osnabrück

garantieren, die Stadt Hannover $\frac{20}{35}$, so daß die Provinz einen Anteil von $\frac{7}{35}$ der garantierten Summe als eigene Last trug. Der Magistrat Linden trat in seiner Mehrheit unbedenklich für die Übernahme der Garantie ein, machte dann aber auf mein Drängen seine Zustimmung von der Bedingung abhängig, daß zuvor die Staatsregierung der Stadt zusichere, sie werde die ungeklärte Zuleitung der Lindener Kanalisationsabwässer in die Leine auch nach Herstellung der systematischen Kanalisation noch bis längstens 1920 gestatten. Die Regierung drängte damals die Stadt Linden zur Erbauung auch einer Kläranlage, obwohl eine unbestrittene wissenschaftliche Entscheidung über die Notwendigkeit der Klärung städtischer Abwässer vor Einleitung in öffentliche Wasserläufe und über die Frage, wie solche Klärung auszuführen, noch nicht gefallen war und obwohl die Stadt Hannover damals ihre Abwässer ungeklärt nach einer oberflächlichen Absonderung der Sinkstoffe der Leine zuführte. Die städtischen Kollegien Lindens beschloßen am 23. November 1905 die Garantieübernahme mit dieser Bedingung, welche im Schlußsatz lautete: „Die Stadtgemeinde Linden will aber die hiermit an die Kgl. Staatsregierung gestellte Forderung für den Fall nicht aufrechterhalten, daß Interessen der öffentlichen Gesundheitspflege eine Durchführung der Klärung vor dem bezeichneten Zeitpunkte zur unabwiesbaren Pflicht machen.“ Die Regierung gab die gewünschte Zusicherung.

Ein Vorfall aus dem Jahre 1905 ist noch erwähnenswert, welcher mir in seinen Anlässen und Gründen nicht klargeworden ist und welcher bezeichnend ist für gewisse Stimmungen in der staatlichen Verwaltung über kommunale Verhältnisse jener Zeit. Nach Einführung der städtischen Verfassung in Linden richtete der Magistrat auf Beschluß der städtischen Kollegien vom 24. November 1885 an die Regierung Hannover, Abteilung für Kirchen und Schulen, das Gesuch, „genehmigen zu wollen, daß unter Aufhebung der evangelisch-lutherischen Schulgemeinde in Linden die evangelisch-lutherischen Volksschulen als Gemeindegemeinschaften und die Kosten der Unterhaltung der Schulen als Gemeindegemeinschaften seitens der Stadt übernommen werden. Dabei befürworten wir jedoch ganz gehoramsft, daß wir voraussetzen, daß nach der Übernahme der Schulen auf die Stadtgemeinde die Befugnis zur Anstellung des Lehrpersonals an den Schulen unter Vorbehalt des Bestätigungsrechts der Aufsichtsbehörde uns zustehen wird.“ — Nachdem auch die Verhandlungen mit dem katholischen Schulverbande in Linden abgeschlossen waren und der Magistrat bei seinem Antrag auf Übertragung des katholischen Volksschulwesens einen wörtlich gleichlautenden Vorbehalt gemacht hatte, genehmigte die Regierung unterm 29. Oktober 1890 den Übergang des lutherischen und des katholischen Volksschulwesens auf die Stadt und erklärte dabei: „Für Besetzung der Schulstellen soll dem Magistrat als Patron das Wahl- bzw. Vorschlagsrecht zustehen.“ Der Magistrat nahm diese juristisch wohl etwas unbestimmte Erklärung hin und übte seit dem

Jahre 1890 ohne jeden Einspruch oder Vorbehalt durch die Regierung das Recht der Volksschullehrerberufung aus. Bei der Berufung von Direktoren, die ausnahmslos aus dem Bestande in Linden angestellter Volksschullehrer entnommen wurden, wählte der Magistrat den Direktor nach Anhörung des Kreis Schulinspektors und bat die Regierung um Bestätigung der Wahl. Bei der Berufung der übrigen Lehrkräfte wählte der Magistrat die zu Berufenden aus der Zahl der Bewerber, welche in Gegenwart des Kreis Schulinspektors und des Magistratsreferenten eine Probelektion an einer Lindener Schule abzuhalten hatten. Nach Anhörung des Kreis Schulinspektors wurde der Ausgewählte durch den Magistrat berufen und die Bestätigung der Regierung eingeholt. Mir war in meiner Amtszeit kein Fall bekannt geworden, in welchem die Bestätigung versagt wurde. Sie hatte regelmäßig den Wortlaut: „Wir genehmigen, daß der Lehrer M als städtischer Volksschullehrer dort endgültig (bei noch nicht im Amt befindlichen Lehrkräften „einstweilig“) angestellt wird.“ Nachdem die dargestellte Form der Volksschullehrerberufung in Linden seit dem Jahre 1890 widerspruchlos geübt wurde, wobei der Magistrat bei der Wahl des Lehrers keineswegs immer den Gutachten des Kreis Schulinspektors folgte, ging im Frühjahr 1906 ein vom 30. Dezember 1905 datierter Erlaß der Schulabteilung der Regierung Hannover beim Magistrat ein, in welchem auf den formularmäßigen Bericht des Magistrats auf Bestätigung einer Lehrerberufung gesagt wurde: „Im übrigen bemerken wir, daß das dortseits eingeschlagene Verfahren bei Neubesezung von Schulstellen von uns nicht gutgeheißen werden kann, da es den rechtlichen Verhältnissen nicht entspricht. Dem Magistrat ist von uns die Präsentation von Lehrpersonen seither zugestanden, ein Berufungs- oder Anstellungsrecht dagegen nicht eingeräumt worden. Die Anstellung der Lehrpersonen in Linden erfolgt vielmehr durch diesseitige Verfügung.“ — Der Magistrat beantwortete diese ohne jede vorherige Ankündigung und ohne ersichtlichen Anlaß getroffene Maßnahme mit einer in öffentlicher Sitzung abgegebenen Protestkundgebung. Diese fand ohne Zutun der Stadt im Preussischen Abgeordnetenhaus lebhaften Widerhall. (Abgeordneter Prof. Friedberg). Da die Regierung eine Zurücknahme der Verfügung nicht in Aussicht stellte, so holte die Stadt ein Rechtsgutachten des Staatsrechtslehrers Dr. Voening in Halle, Mitgliedes des Preuß. Herrenhauses, ein. Das im Mai 1906 von diesem erstattete Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß in dem Erlaß vom 29. Oktober 1890 dem Magistrat Linden „nicht ein Recht des gutachtlichen Vorschlags, sondern das Recht der Anstellung erteilt worden ist“. Die Regierung Hannover hat praktische Folgerungen aus ihrem Erlaß nicht gezogen, sondern es in der Berufung von Lehrkräften für den Lindener Volksschuldienst bei dem bisherigen Verfahren belassen.

Das Anwachsen der städtischen Verwaltungsaufgaben, wie es sich nach den vorstehend gegebenen Darlegungen entwickelte, vergrößerte sehr den

städtischen Finanzbedarf. Dieser Bedarf stieg auch nicht nur durch die hervorgehobenen besonderen Maßnahmen. Die Bevölkerungszahl Lindens betrug im Jahre 1900 = 50 628, im Jahre 1906 = 58 500 Seelen. In dieser Gesamtzahl machten die Kinder bis zu fünfzehn Jahren 36,9% aus. Der Haushalt der Armenverwaltung betrug im Jahre 1901 = 234 662 M., im Jahre 1906 = 249 272 Mark. Die Kosten der Volksschulen beliefen sich im Jahre 1906 auf 481 217 Mark. Der ordentliche Haushaltsplan der Rammereiverwaltung schloß in Einnahme und Ausgabe im Jahre 1901 ab mit 1 188 000 Mark, im Jahre 1906 mit 1 604 000 Mark. Dabei ist zu beachten, daß der Lindener Rammereihaushalt, solange es eine Lindener Stadtverwaltung gab, ein sogenannter Nettohaushalt war. Das bedeutet, daß im Rammereihaushalt die Sonderhaushalte (Schulen, Krankenhäuser, Betriebe usw.) nur mit den etwaigen Überschüssen oder Zuschüssen erscheinen, welche sie der Rammerei zuführen oder von ihr erhalten. Die Mehrzahl der deutschen Städte, auch Hannover, stellten damals und stellen auch heute den Rammereihaushalt als Bruttohaushalt auf. In diesem erscheinen neben den eigentlichen Einnahmen und Ausgaben der Rammerei auch die Einzelhaushalte mit ihren Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben. Dadurch erhalten die Endziffern oft eine schwindelnde Größe. Meines Erachtens ist das Nettosystem übersichtlicher. Ich fand in Linden das von Bürgermeister Georg Lichtenberg eingeführte Nettosystem vor und habe es beibehalten. Es ist nach meinen Erfahrungen auch für den praktischen Gebrauch bequemer. Um die seit 1901 rasch ansteigenden finanziellen Anforderungen der Verwaltung erfüllen zu können, baute Linden sein Kommunalabgabensystem weiter aus. Das Kommunalabgabengesetz von 1893 war die Grundlage für die Kommunalsteuern in Preußen. Dieses Gesetz hat der preußische Finanzminister von Miquel, ehemaliger Oberbürgermeister von Frankfurt/Main, aus seiner Kenntnis der kommunalen Verwaltung heraus in genialer Weise unter feinsinniger Abwägung der kommunalen und der staatlichen Steuerwirtschaftsbelange geschaffen. Diesem Gesetz hauptsächlich verdanken die preußischen Städte ihre bei Beginn des Weltkrieges erreichte Blüte. In Handhabung dieses Gesetzes erließen die städtischen Kollegien in Linden im Oktober 1902 eine neue Gewerbesteuerordnung, im Januar 1905 eine Grundsteuerordnung und im Februar 1905 eine Schankkonzessionssteuerordnung. Durch die Gewerbesteuerordnung wurde eine Besteuerung der Großbetriebe wahlweise nach den Betriebsergebnissen oder nach dem Wert des Anlage- und Betriebskapitals eingeführt. Durch die Besteuerung nach dem Anlage- und Betriebskapital wurde ein bis zu einem gewissen Grade stabil bleibendes Gewerbesteuerergebnis gesichert, ohne daß die Möglichkeit aus der Hand gegeben wurde, einen Betrieb in Jahren mit günstigen Wirtschaftsergebnissen mit den aus diesen Ergebnissen resultierenden höheren Steuerleistungen heranzuziehen. Die Grundsteuerordnung führte die Besteuerung des unbebauten Grund-

besitzes nach dem gemeinen Wert ein. Diese Steuer war nicht nur ertragreich, sondern auch gerecht; denn sie traf die in Linden vorhandenen Großgrundbesitzer, welches baureifes Gelände inmitten der städtischen Wohnsiedlung der Bebauung fernhielten, um bei der raschen städtischen Entwicklung die rasch und stark steigenden Bodenwerte auszunutzen. Als im Herbst 1907 der deutsche Kaiser zu den Manövern Hannover besuchte, redete er mich nach dem Festessen des Hannoverschen Provinziallandtages auf diese Besteuerung des unbebauten Grundbesitzes an. Es waren ihm offenbar von interessierter Seite darüber Vorstellungen zugegangen. Weitere Folgen hatte diese kaiserliche Interessenahme nicht. Unterm 4. Oktober 1906 wurde eine neue Grund- und Gebäudesteuerordnung erlassen, welche auch den bebauten Grundbesitz steuerlich schärfer erfaßte. Dezernent für das Steuerwesen war Senator Dr. Engelfe.

Natürlich war auch der Raumbedarf für die städtische Verwaltung gewachsen. Der Zeitpunkt rückte heran, an welchem das neue Rathaus durch Errichtung auch des Nordflügels die ihm von seinem Schöpfer zugedachte volle Gestaltung erhalten mußte. Für eine Zeitlang konnte die Stadt sich noch durch den Raumgewinn helfen, welcher durch Hinzunahme meiner sehr geräumigen Dienstwohnung mit Vorfaal und Speisesaal im zweiten Obergeschoß des Hauses zu dienstlicher Benutzung gewonnen wurde. Für mein Wohnbedürfnis sorgten die städtischen Kollegien in freigebigster Form durch Erbauung des praktischen und heimelig ansprechenden Dienstwohngebäudes an der Badenstedter Straße 12, welches ich im Oktober 1906 mit meiner Familie beziehen durfte.