

## Schritte in die neue Zeit

### Kommunale Aufgaben in der zweiten Amtszeit Stüves als Bürgermeister der Stadt Osnabrück (1852-1864)

Rolf Spilker

Erreichte ein Bahnreisender im Jahr 1855 die Stadt Osnabrück und verließ den Bahnhof durch das provisorische Empfangsgebäude, erstreckte sich vor ihm ein ausgedehntes, nahezu unbebautes Areal.<sup>1</sup> Weite Teile ließen sich un schwer als Niederung erkennen, durch die zwei Arme eines Flusses mäanderten. Dazwischen lag eine Gemengelage aus Wiesen, Brachland, größeren Gartenanlagen und wenigen Gebäuden.

Zwei neu angelegte Straßenzüge boten die Möglichkeit, sich in die ›alte Stadt‹ zu begeben, deren Grenzen in einiger Entfernung auszumachen waren. Der eine führte im geraden Verlauf von der Bahnhofsanlage aus in südwestlicher Richtung zur Innenstadt, der andere, etwas schmalere, verlief in westlicher Richtung und endete nahe einer Stadtmauer, vor der eine noch vorhandene Torwache den Zugang markierte. Die in dieser Wüstenei gelegenen Straßenzüge ließen erste Ergebnisse einer Planung erkennen, sie verstärkten allerdings auch den Eindruck, dass der Bahnhof sich in dieser Situation noch wie ein entrückter Vorposten der herannahenden Industrialisierung ausnahm.<sup>2</sup>

So sah es also aus, wenn eine seit Jahrhunderten gewachsene Stadt erstmals planmäßig erweitert wurde und ein neuer Stadtteil entstand; gleichsam ›vor den Toren‹, aber mit dem Ziel, organischer Teil dessen zu werden, was bereits bestand. Diese Aufgabe zu bewältigen, das sei vorausgeschickt, sollte noch etliche Jahre dauern.

Die Stadterweiterung, um die es hier geht, zählt zu den bedeutendsten Ereignissen in der Geschichte Osnabrücks, in deren Rahmen sich die Stadt enorm vergrößerte. Dabei öffnete sie sich nicht nur durch das Niederreißen von Mauern und Wällen, zwangsläufig fand eine Entgrenzung auch mit dem

- 1 Zur Situation der Baulichkeiten bei der Eröffnung des Hannoverschen Bahnhofes s.: Rolf SPILKER, Kein großer Bahnhof. Eine kleine Zeichnung offenbart, dass bei der feierlichen Eröffnung der Hannoverschen Westbahn im Jahr 1856 das Empfangsgebäude des Osnabrücker Bahnhofes noch gar nicht existierte, in: Osnabrücker Geschichtsblog, 15.3.2022, <https://hvoss.hypothesen.org/6704> (Zugriff 24.8.2023).
- 2 Niedersächsisches Landesarchiv Abteilung Osnabrück (NLA OS), K, Akz. 2004/001 Nr. 4 H.

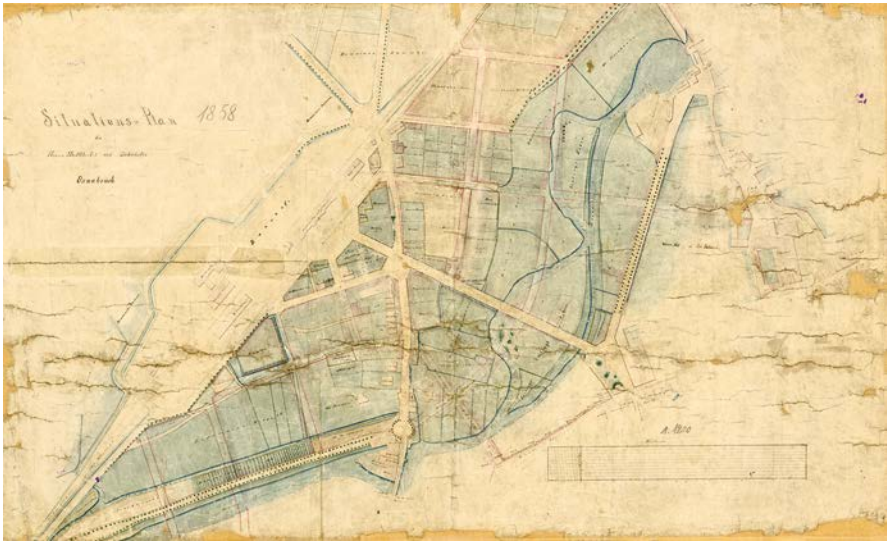


Abb. 1: »Situationsplan des neuen Stadtteiles und Bahnhofes bei Osnabrück«, 1858, Wilhelm Richard (NLA OS, K, Akz. 2004/001 Nr. 4 H). Rechts, oberhalb des Maßstabs, ist der heutige Neumarkt auszumachen, von dem aus die Bahnhofstraße direkt zur Bahnhoftanlage führt

Wandel hin zu einer industriellen Lebenswelt statt. Ein erster Schritt in die vielbeschworene ›neue Zeit‹ war getan.

Bis es dahin überhaupt gekommen war, bedurfte es einiger Anstrengungen, um das neue Verkehrsmittel Eisenbahn dorthin zu implantieren, wo es der Stadt von größtem Nutzen sein konnte. Im Zentrum dieser Bemühungen stand Johann Carl Bertram Stüve, Bürgermeister der Stadt Osnabrück, dem damit in seiner zweiten Amtszeit (1852-1864) eine zentrale Aufgabe erwuchs. Der vorliegende Beitrag untersucht diese Herausforderung und das Agieren Stüves, der die modernen Entwicklungen seiner Zeit mit großer Skepsis betrachtete und zum Teil auch ablehnte. Gleichwohl sah er es als seine Aufgabe an, die Erweiterung der Stadt mitsamt den weitreichenden Folgen in die Wege zu leiten – und zum Teil auch gegen seine eigenen Überzeugungen.

Zunächst aber drängt sich die Frage auf, was die Stadt kennzeichnete, die in jenen Jahren begann über sich hinauszuwachsen. Um es kurz zu machen: 1855 hatte Osnabrück 14.855 Einwohner, 1864, am Ende der Amtszeit Stüves, waren es 18.083, von denen nur 1.279 das Bürgerrecht besaßen. Entsprechend eingeschränkt war die politische Teilhabe durch die Bevölkerung.



Abb. 2: Stadt Osnabrück mit neuem Stadtteil und dem Hannoverschen Bahnhof (rechts neben der Hase), um 1869 (Karte: Klaus Meinert, Osnabrück). Die Hase ist in ihrem neuen Flussbett zu sehen

Rund 66% der Einwohner waren evangelisch-lutherisch, 34% katholisch. Das Verhältnis zwischen den Konfessionen war denkbar schlecht und die »Ausschließung« der Katholiken von politischen und kommunalen Ämtern offenkundig.<sup>3</sup> Letztere fanden sich auch in der Opposition, die sie mit liberal gesinnten Bürgern gegen die konservativen Kräfte bildeten. Ein Arbeiterbildungsverein, der sich im Zuge der revolutionären Ereignisse des Jahres 1848 und der Verbreitung demokratischer und frühsozialistischer Gedanken im Herbst 1849 gebildet hatte, existierte zwar noch, war aber infolge repressiver obrigkeitlicher Maßnahmen »innerhalb weniger Jahre gleichgeschaltet worden.«<sup>4</sup>

Die Stadt »mit ihren engen Straßen und Gassen, ihrem geringen Areal, ihrem patriarchalischen Lebensstil machte noch Anfang der sechziger Jahre einen ausgesprochen kleinstädtischen Eindruck.«<sup>5</sup> Eine nicht zu übersehende ackerbäuerliche Prägung hatte sich erhalten und von den 3,587 Arbeitskräften, die 1861 in den Gewerbebetrieben tätig waren, fanden sich die meisten im Handwerk. Über weitere wirtschaftliche Verhältnisse notierten die Osnabrückischen Anzeigen 1852:

3 Rudolf LEMBCKE, Johannes Miquel und die Stadt Osnabrück unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1865-1869, Quakenbrück 1962, S. 8. – Christine VAN DEN HEUVEL, Stadtverfassung und Konfession: Das Verhältnis zwischen Protestanten und Katholiken in Osnabrück in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Jahrbuch der Gesellschaft für niedersächsische Kirchengeschichte 102 (2004), S. 115-133.

4 Hans PELGER, Der Osnabrücker Arbeiterbildungsverein, in: Osnabrücker Mitteilungen 77 (1970), S. 162-195, hier S. 193.

5 LEMBCKE, Miquel, wie Anm. 3, S. 3.

*In den 4 Landkirchspielen der Osnabrücker Stadtkirchen kommt die Nähe der rührigen, gewerbthätigen Stadt den Heuerleuten und Anbauern sehr zu Statten. Aus den meisten Ortschaften, welche nicht über 1 ½ Stunden von Osnabrück entfernt sind, gehen regelmäßig Tagelöhner nach der Stadt, wo ihnen ein ziemlich sicherer Erwerb erwächst.*

## Arbeitsplätze bieten

*die verschiedenen industriellen Unternehmungen, namentlich die Gülich'sche Tuchfabrik und die Papierfabriken von Quirll und Gruner bei Osnabrück, welche jede gegen 100 Arbeiter beschäftigt; die Eisengießereien zu Sandfort und Nahne, der Eisenhammer in Hellern, die Ziegeleien etc. Das Piesberger Kohlenbergwerk beschäftigt über 200 und ernährt über 800 Menschen.<sup>6</sup>*

Als Beweis dafür, dass das Maschinenzeitalter auch in Osnabrück Einzug gehalten hatte, waren einige Dampfmaschinen in Betrieb,<sup>7</sup> u.a. auch die des Kaufmanns und Dampfmühlenbetreibers Carl Gosling. Stüve hatte seinem Jugendfreund, dem späteren ersten Präsidenten der Osnabrücker Handelskammer, geholfen, die Genehmigung für die Inbetriebnahme der Maschine von der Landdrostei zu bekommen, wobei er selbst zur Feder griff und auf die segensreiche Wirkung des Goslingschen Unternehmens hinwies. Angesichts dieser kommunalen Verhältnisse galt es nun, »das erste energische Hinausdehnen der Stadt über ihren mittelalterlichen Gürtel hinaus«<sup>8</sup> zu gestalten.

Dabei wirkte maßgeblich ein Mann mit, von dem es heißt, dass er die neue Zeit, »zu der er kein Verhältnis mehr hatte«,<sup>9</sup> mit Schmerzen heraufziehen sah, und den »die modernen Entwicklungen seiner Zeit nicht sonderlich interessierten.«<sup>10</sup> Zudem schien er kein sympathischer Zeitgenosse gewesen zu sein. »Trotz des ausschlaggebenden Gewichts seiner Stimme im Rathaus und in der Stadt«, merkt Rudolf Lembcke mit Blick auf Stüve an, »verstand er es nicht, sich auf die Dauer Zuneigung zu erwerben. Seine persönliche Gradheit, Gewissenhaftigkeit und Treue war nicht frei von Eigensinn und

6 Osnabrücker Anzeigen, Nr. 122, 21. Oktober 1852.

7 Vgl. NLA OS, Rep 335, Nr. 5928 Bd. 1: Auflistung der 1861 im Landdrosteibezirk vorhandenen Dampfmaschinen.

8 LEMBCKE, Miquel, wie Anm. 3, S. 3.

9 Ebd., S. 12.

10 Thomas VOGTHERR, Johannes von Miquel (1828-1901), Oberbürgermeister von Osnabrück, Minister und Steuerreformer. Vortrag anlässlich der Feierlichkeiten zum 500jährigen Jubiläum des Osnabrücker Rathauses: Marienkirche, 4. Oktober 2012, <https://www.thomasvogtherr.de/app/download/5789876365/Johannes+von+Miquel+-+Vortragstext.pdf> (Zugriff 8.9.2023).

Starre; der Zug der Liebenswürdigkeit ging ihm gänzlich ab.«<sup>11</sup> Die Rede ist sogar davon, dass sein Unvermögen, ausgleichend zu wirken, letztendlich zu einer Lähmung der kommunalen Verwaltungspolitik führte.<sup>12</sup>

Wie aber, fragt man sich angesichts dieser Statements, bewältigte Stüve als Bürgermeister der Stadt all die Aufgaben, die eben diese ›neue Zeit‹ mit sich brachte? *Ich glaube*, schrieb er am 13. Mai 1855,

*die vielen Veränderungen um mich her, an denen ich wider Willen selbst arbeiten muß, sind Schuld daran, daß ich die Dinge überhaupt in einem trüben Licht sehe. Man soll entbehren, was einem so oder so lieb gewesen, und soll dafür erhalten, wovon man eben keine Freude erwartet und was jedenfalls die ganze Zukunft in Ungewisse stellt.*<sup>13</sup>

## Die Dinge zusammenbringen oder das Primat der Ökonomie

Nun war die gravierendste Veränderung, an der er *wider Willen* arbeiten musste, der Anschluss Osnabrücks an das Eisenbahnnetz und die daraus resultierende Vielzahl weiterer Maßnahmen, insbesondere die Stadterweiterung vor dem Herrenteichstor. Zudem galt es zu klären, auf welche Weise man den größten städtischen Betrieb, das nördlich der Stadt gelegene Steinkohlenbergwerk Piesberg, günstig mittels einer Zweigbahn mit der Hannoverschen Westbahn verbindet, um damit die Absatzchancen der profitablen Zeche zu optimieren. Weiß man um die Einnahmen, die der Stadt in diesen Jahren aus dem Bergbau zuflossen und dazu führten, dass man hier viele Jahre auf das Erheben einer direkten Kommunalsteuer verzichtete, lässt sich das außerordentliche Interesse in dieser Angelegenheit nachvollziehen.

Stüve, als langjähriges Mitglied der Bergwerkskommission bestens über den Betrieb unterrichtet, registrierte den Aufschwung, den das städtische Unternehmen in den letzten Jahren genommen hatte und setzte alles daran, diese Entwicklung zu fördern. Denn infolge von Untersuchungen hatte sich herausgestellt, dass das Kohlevorkommen im Norden Osnabrücks wesentlich größer war als bislang angenommen, worauf Absatz und Nachfrage ab den 1830er-Jahren – bis dahin wurden Piesberger Kohlen nur an die Einwohner

11 LEMBCKE, Miquel, wie Anm. 3, S. 12.

12 Michael HAVERKAMP, »... herrscht hier seit heute die Cholera«. Lebensverhältnisse, Krankheit und Tod. Sozialhygienische Probleme der städtischen Daseinsvorsorge im 19. Jahrhundert am Beispiel der Stadt Osnabrück, Bramsche 1996, S. 34.

13 Walter VOGEL (Hrsg.), Johann Carl Bertram Stüve: Briefe, 2 Bände, Göttingen 1959/60, Bd. 2, S. 782.

der Stadt Osnabrück abgegeben – beachtlich gestiegen waren. Von 1831 bis 1855 hatte das Bergwerk jedes Jahr Überschüsse an die Kämmerekasse abgeliefert. 1845 betrug der Anteil des Bergwerksüberschusses an der städtischen Gesamteinnahme 42 %, 1850 waren es sogar 48 %.

Auf den ersten Blick war das ein befriedigendes Ergebnis, indes war sich der Magistrat sehr wohl darüber im Klaren, dass die gewünschte Zweigbahnverbindung erhebliche Investitionen nach sich ziehen würde; hauptsächlich für den Bau eines Zechenbahnhofes und für die Anlage eines neuen tiefen Förderstollens, der die Abbaufelder im Norden des Berges mit dem südwestlich gelegenen Zechenbahnhof verband. Zudem war die Aufstockung der Belegschaft nötig, damit die Bewirtschaftung der neuen Einrichtungen gewährleistet und der wachsende Betrieb bewältigt werden konnten. Und in Ermangelung örtlicher Arbeitskräfte sah Stüve sich veranlasst, Bergarbeiter aus dem Harz anzuwerben, für deren Ansiedlung man 1856 Teile der zur Stadtfeldmark gehörenden Eversheide kaufte. »Das gab den Anlaß zur Entstehung des Vorortes Eversburg«, notierte Chronist Ludwig Hoffmeyer später. Alles in allem musste die Stadt also mit einem erheblichen finanziellen Aufwand rechnen, den zu tragen sie aber bereit war, sodass sie deshalb entschieden an den von Stüve verfolgten Plänen festhielt.

Demzufolge galt es zunächst die Eisenbahnangelegenheiten zu bewältigen. Einmal abgesehen davon, dass bereits die langwierige Planung der gesamten Hannoverschen Westbahn kompliziert war, kam es bei der Streckenplanung zu einer weiteren Auseinandersetzung um den Standort des Bahnhofes in Osnabrück. Die Stadt, die aus den bereits angeführten Gründen die Eisenbahnlinie so nahe wie möglich an den Piesberg geführt sehen wollte, trat deshalb für eine östliche Umgehung der Stadt ein, während dagegen Stimmen laut wurden, die eine Westumgehung favorisierten.

Die Arbeiten an der Hannoverschen Westbahn hatten begonnen, »da durchlief 1853 die Nachricht unsere Stadt«, so Hoffmeyer in seiner Chronik, »die Landdrostei, vor allem der Landdrost Lütcken, sei wieder entschieden für eine westliche Richtung der Bahn eingetreten.«<sup>14</sup> Als Standort für den Bahnhof wurde das südlich gelegene Johannistor ins Spiel gebracht. Dieses Ansinnen rief Stüve auf den Plan, der mit einer umfangreichen, 60-seitigen Stellungnahme an das hannoversche Innenministerium reagierte.<sup>15</sup> Derjenige, der diese Seiten las, konnte darin noch einmal das gesamte Verfahren nachverfolgen, erhielt unter anderem tiefe Einblicke in den Bergwerksbetrieb am Piesberg oder konnte sich über die Vorzüge der verschiedenen Streckenfüh-

14 Ludwig HOFFMEYER, Chronik der Stadt Osnabrück, Bd. I, Osnabrück 1918, S. 469.

15 NLA OS, Dep 3 b V, Nr. 1157 (unpag.): Schreiben v. 6. Juni 1853.

rungen mitsamt den je spezifischen Geländebedingungen informieren. Die unzähligen Berechnungen und Details, die Stüve anführte, um seiner Auffassung Nachdruck zu verleihen, werden wohl selbst den wohlmeinenden Leser überfordert haben.

Womöglich erheiterte diesen die Lektüre aber auch, sofern er in Stüves Schreiben auf ein sehr spezielles Argument gegen den Bau der westlichen Umgehung stieß. *Während im Osten nur unbedeutende Weidegründe existieren*, führte der Osnabrücker Bürgermeister an,

*befasst der Weidegang des Johannisthores in der Regel über 300 Kühe. Diese müssen Morgens und Abends aus und eingetrieben werden. Die Zeit wechselt nach der Tageslänge: Collisionen mit den Fahrzeiten, wenn diese nicht etwa bloß in die Stunden zwischen 9 und 3 Uhr fallen, würden gar nicht zu vermeiden sein. Wer es aber weiß, wie lange eine solche Herde gebraucht, um das Thor zu passieren, der wird diesen Uebelstand sehr hoch anschlagen.*<sup>16</sup>

Wie oben bereits erwähnt, konnte die Stadt seinerzeit eine gewisse ackerbäuerliche Prägung nicht verleugnen.

Wenig später (Schreiben vom 29. Juni 1853) ließ das Ministerium den Magistrat wissen, dass es seine Entscheidung davon abhängig mache, ob Osnabrück sich bereit erkläre, weitere Leistungen zu erbringen. Es handelte sich dabei um:

- 1. die Anlegung eines Schienenweges zwischen den Förderstollen am südlichen Hange des Piesberges bis zur Hauptbahn in einer bestimmten Zeit und mit solchen Einrichtungen, durch welche ein ersprieslicher Kohlenabsatzverkehr bedingt wird.*
- 2. die Anlegung eines Communicationsweges zwischen dem Bahnhofe und dem Mittelpuncte der Stadt in Verbindung mit der Errichtung eines neuen Thores in der Nähe des Strafarbeitshauses [...].*
- 3. die unentgeltliche Abtretung des zum Bahnhofe oder zur Bahn erforderlichen städtischen Territoriums, soweit der Stadt darüber die freie Verfügung zusteht.*<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> Ebd. Bei dem »Communicationsweg« handelte es sich um die Bahnhofstraße, später Wittekindstraße, durch die der Neumarkt erheblich aufgewertet wurde.

Auf einer gemeinsamen Sitzung von Magistrat und Bürgervorsteherkollegium am 16. Oktober 1854 wurde Stüve schließlich bevollmächtigt, einen Rezess gemäß den Auflagen des Ministeriums abzuschließen; und so kam es zum Bau des ersten Bahnhofs vor den Toren der Stadt.<sup>18</sup>

*Heute hat denn nun Osnabrück zuerst das Pfeifen der Lokomotive gehört. Gebe Gott, daß es was Gutes bedeutet,* teilte der immer noch skeptische Stüve am 18. August 1855 seinem Freund Frommann in Jena mit.<sup>19</sup> Offiziell begann das Eisenbahnzeitalter für Osnabrück mit der Inbetriebnahme der Linie Löhne-Osnabrück am 21. November 1855, nach der feierlichen Eröffnung der Hannoverschen Westbahn am 19./20. Juni 1856 führte die Strecke schließlich von Hannover über Osnabrück nach Rheine und Emden.

Stüve, der noch im November 1856 gegenüber seinem Freund Frommann bekunden sollte, er könne der Eisenbahn nichts abgewinnen und weiter ausführte: [...] *Unsre Eisenbahn gehört auch teils zu diesen Dingen, gegen die ich mich immer gesträubt habe, weil [...] dieselbe uns in der Tat finanzielle Vorteile gar nicht bietet,*<sup>20</sup> war es mit Beharrlichkeit, außerordentlicher Sachkenntnis und politischem Engagement gelungen, seine Vorstellungen durchzusetzen. Sein hauptsächliches Anliegen, damit der Stadt ökonomische Vorteile zu verschaffen, verlor er nie aus den Augen. Und ungeachtet seiner Bekundungen, dass die Eisenbahn *finanzielle Vorteile gar nicht bietet*, wird er sieben Jahre später mit großer Befriedigung registriert haben, dass die ersten Züge mit Anthrazitkohlen den Piesberger Zechenbahnhof verließen (1. September 1857).



Abb. 3: Hannoverscher Bahnhof, 1872  
(NLA OS, Dep 44, Nr. 1164)

18 NLA OS, Dep 3 b V, Nr. 1806 (unpag.).

19 VOGEL (Hrsg.), Briefe, wie Anm. 13, Bd. 2, S. 781.

20 Ebd., S. 798: Brief an Frommann v. 6. November 1856.

Stüve – eine widersprüchliche Persönlichkeit? Sicherlich ist diese Einschätzung in Teilen zutreffend, in diesem Zusammenhang ist aber vor allem festzuhalten, dass er sich bei der Bewältigung der oben beschriebenen Aufgaben als pragmatisch handelnder Politiker erwies, der es verstand, dem Gebot der Stunde einiges abzugewinnen. Der Einschätzung, er habe sich »in den drei Jahrzehnten seiner Amtsführung den Ruf eines schöpferischen Kommunalpolitikers erworben«, ist daher unbedingt beizupflichten.<sup>21</sup>

Überdies war er in den letzten Lebensjahren bereit, seine Haltungen infrage zu stellen, ein Aspekt, der bei der Beurteilung Stüves oft zu kurz kommt. Einem umfassenden Widerruf kommt es beispielsweise gleich, wenn er 1866 bekennt:

*Ich habe an die materielle Bedeutung der neueren Industrie nicht glauben wollen und habe [...] mit aller Anstrengung und voller Überzeugung zu beweisen gesucht, daß dieses ganze System zum wirtschaftlichen Verderben führe. Nun muß ich aber doch gestehen, daß mein ganzes System durch die Erfahrung Lügen gestraft ist. [...] Es ist eine völlige Umgestaltung der alten Verhältnisse eingetreten.*<sup>22</sup>

In seiner Schrift »Gewerbswesen und Zünfte in Osnabrück« hatte Stüve bereits zwei Jahre zuvor dem zünftigen Handwerk – früher für ihn der Garant für die Konstitution einer idealen Stadt- und Wirtschaftsverfassung – den Niedergang bescheinigt.<sup>23</sup> Seinem Freund Frommann hatte er mit Bezug auf seinen »Zunftaufsatz« 1859 geschrieben: *Man hat versäumt, das Handwerk mit dem Kapital zu rechter Zeit in Verbindung zu bringen; das ist größtenteils die Schuld der Handwerker.*<sup>24</sup> Am Ende kam er zu dem Schluss, »daß nicht in den starren Formen der alten Zünfte allein das Heil zu finden ist, sondern daß jede Form gute Früchte tragen kann [...].«<sup>25</sup> Wobei dem neuen Gedanken die paternalistische Beschwörung auf dem Fuße folgte, indem er einschränkte: »[...] aber auch nur dann trägt, wenn sie aus den Zuständen und Bedürfnissen des Lebens hervorgeht und wenn sie auf dem Boden wahren Wohlwollens von oben und der Treue von unten ruht.«<sup>26</sup>

21 LEMBCKE, Miquel, wie Anm. 3, S. 11.

22 VOGEL (Hrsg.), Briefe, wie Anm. 13, Bd. 2, S. 908: Brief an Frommann v. 3. Januar 1866.

23 [Johann Bertram STÜVE], Gewerbswesen und Zünfte in Osnabrück, in: Mittheilungen des historischen Vereins zu Osnabrück 7 (1864), S. 23-227, hier S. 156.

24 VOGEL (Hrsg.), Briefe, wie Anm. 13, Bd. 2, S. 841: Brief an Frommann v. 21. September 1859.

25 STÜVE, Gewerbswesen, wie Anm. 23, S. 156.

26 Ebd.

[...] *der werthvollste Theil unseres Cämmerei-Vermögens*

Um noch einmal den Bergbau am Piesberg zu thematisieren: Kaum bekannt ist, dass die Stadt, während sie all die eben skizzierten Aufgaben zu bewältigen hatte und in die Zukunftsfähigkeit ihres Bergwerks investierte, zusätzlich mit einem Verfahren belastet war, in dem es darum ging, dass das Königliche Ministerium der Finanzen und des Handels in Hannover die städtischen Abbaurechte am Piesberg in Zweifel zog. Seit dem Ende der 1840er-Jahre gab es diese nahezu fünfzehn Jahre andauernde Streitsache, und wiederum war es Stüve, der sich in dieser bedrohlichen Situation der Angelegenheit annahm. Dabei blieb es ihm auch nicht erspart, sich wieder einmal mit der Landdrostei auseinanderzusetzen, die die Meinung vertrat, dass die Stadt sich beim weiteren Ausbau ihrer Zeche *mit einer für deren finanziellen Kräfte bedenklichen Schuldenlast beschwert*.<sup>27</sup>

Um die verworrenen, hin und her gehenden Erklärungen zu beenden, verfasste der Osnabrücker Bürgermeister für das Ministerium erneut eine umfangreiche Darstellung, in der er, weitgehend unter Verwendung historischer Zeugnisse, die Herleitung der Abbaurechte zu beweisen suchte. Überdies versäumte er es nicht, auf die gegenwärtige Lage hinzuweisen, in der Stadt und Bergwerk sich befanden. *Bekanntlich besteht der werthvollste Theil unseres Cämmerei-Vermögens in dem Piesberger Steinkohlen-Bergwerke*, schrieb er, und mit Blick auf die von der Landdrostei ins Spiel gebrachte *bedenkliche Schuldenlast* führte er an die Adresse des Ministeriums gerichtet weiter aus:

*Hochderselben liegt nicht nur der Schutz des unter seine Absicht gestellten städtischen Vermögens zunächst ob; sondern es hat Hochdasselbe auch durch zu Gunsten der Westbahn uns aufgelegten schweren Lasten eine doppelte Veranlassung überkommen, Maaßregeln seinerseits nicht zu befördern, welche gradehin dazu dienen, uns dasjenige Vermögen zu entziehen, welches die Tragung jener Lasten allein möglich macht.*<sup>28</sup>

Zur Einigung in dieser Angelegenheit kam es 1864. Die Regierung in Hannover verzichtete auf ihre kraft des hoheitlichen Bergregals bestehenden Rechte und die Stadt Osnabrück erhielt das ausschließliche Recht zum Abbau der Steinkohle in einem Feld, das vertraglich definiert war.<sup>29</sup> Stüve, für den der Bergbau am Piesberg nie eine nur rein ökonomisch betrachtete Sache gewesen war, wird das Ende dieser Auseinandersetzung im Jahr seines Abschieds von der Lokalpolitik mit großer Erleichterung registriert haben.

27 NLA OS, Rep 335, Nr. 1148, Bd. 2, fol. 374r.

28 NLA OS, Rep 335, Nr. 10706, fol. 19v: Schreiben Stüves v. 25. Februar 1859.

29 Ebd., fol. 172-174: Vergleichsurkunde v. 5. Januar 1864.

[...] eine für damalige Verhältnisse starke Bautätigkeit

Während der leidigen Auseinandersetzung waren die Arbeiten an der Stadterweiterung vor dem Herrenteichstor weiter vorangekommen. Die *Bauordnung für den Anbau in der Feldmark der Stadt Osnabrück*, zu der das Gebiet zwischen »alter Stadt« und Bahnhof seinerzeit noch zählte, lag seit 1855 vor. Bis dahin hatte Stüve die von der Landdrostei jahrelang eingeforderte Bauordnung für die Feldmark hintangestellt, wohl wissend, dass erst mit dem Eisenbahnbau und den damit einhergehenden Schritten maßgebliche Grundlagen für das Abfassen eines solchen Papiers vorlagen. So konnten die Erfahrungen, die die Verwaltung mit der hier früh einsetzenden Bautätigkeit und den damit verbundenen Auseinandersetzungen gemacht hatte, bei der Erstellung dieses Papiers berücksichtigt werden. Ebenfalls in Stüves zweiter Amtszeit entstand der Entwurf der *Bauordnung für den Bezirk der Stadt Osnabrück*, die 1867 unter Miquel in Kraft trat.<sup>30</sup>

Stadtbaumeister Richard, *ein tüchtiger und geschmackvoller Mensch*, so Stüves Urteil,<sup>31</sup> stellte für den neuen Stadtteil »im Benehmen mit der Eisenbahnverwaltung« einen Bebauungsplan auf.<sup>32</sup> Erste Bauvorhaben wurden 1854 genehmigt, darunter das Gebäude des Hotels Schaumburg und *der Anbau der Frau Schatzrätin von Dincklage*.<sup>33</sup> Letzterer verweist auf die zukünftige Entwicklung, die der Stadtteil nahm, in dem sich etliche gutbürgerliche und finanziell besser gestellte Familien niederließen. Oberbürgermeister Johannes Miquel wohnte während seiner gesamten ersten Amtszeit dort.

Walter Drönewolf, späterer Leiter der Hochbauabteilung im städtischen Bauamt und Verfasser einer 1917 erschienenen Abhandlung über die Stadterweiterung und den Wohnungsbau in Osnabrück, stellte fest: »In dieser Gegend entwickelt sich in der Zeit von 1856-1866 eine für damalige Verhältnisse starke Bautätigkeit.«<sup>34</sup> Wobei auf die Redewendung »für damalige Verhältnisse« zu achten ist, denn zu einem nennenswerten Bauboom ist es in dem Gebiet vor dem Herrenteichstor nicht gekommen und erst Mitte der 1860er-Jahre gab der Stadtteil ein halbwegs ansehnliches Bild ab. Über die Genehmi-

30 NLA OS, Dep 3 b V, Nr. 1861/1 (unpag.).

31 VOGEL (Hrsg.), Briefe, wie Anm. 13, Bd. 1, S. 600: Brief an Frommann v. 5. Dezember 1845. Wilhelm Richard betreute ab 1841 die Bausachen in Osnabrück, seit 1843 war er als Stadtbaumeister angestellt.

32 Walter DRÖNEWOLF, Stadterweiterung und Wohnungsbau in Osnabrück 1843-1913, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück 40 (1917), S. 1-178, hier S. 10.

33 NLA OS, Dep 3 b V, Akz. 2015/37 Nr. 176 und Nr. 181 (unpag.).

34 DRÖNEWOLF, Stadterweiterung, wie Anm. 31, S. 11.

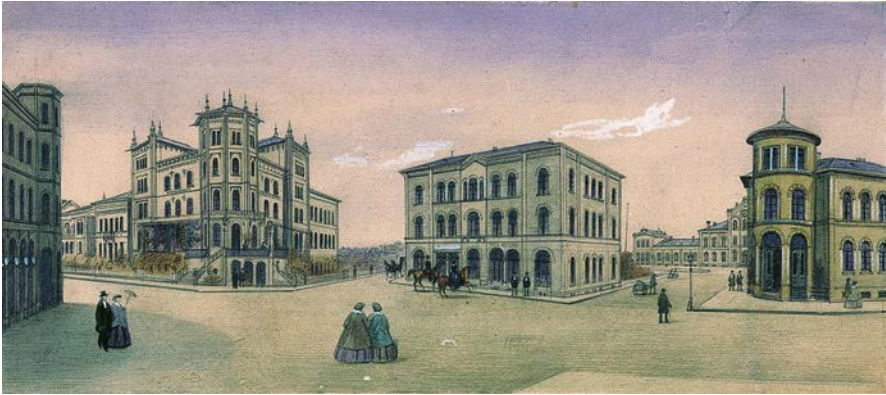


Abb. 4: Der Schillerplatz von Osnabrück (im Hintergrund der Hannoversche Bahnhof). Zeichnung von Friedrich Gottlieb Müller, Bleistift/Pastellkreide auf Papier, 1865 (14 x 30,7 cm) (© Museumsquartier Osnabrück – Kulturgeschichtliches Museum, 3598/6)

gungen der in diesem Gebiet nach und nach beantragten Bauvorhaben entschied auch Stüve mit, er war Mitglied in der städtischen Baukommission und pflegte regelmäßig zu den Sitzungen zu erscheinen.<sup>35</sup>

Die Bebauung des neuen Stadtviertels beschränkte sich zunächst auf die beiden wichtigsten Straßen (Schiller- und Bahnhofstraße), was nicht zuletzt daran lag, dass umfangreiche Arbeiten an der Begradigung der Hase vorgenommen werden mussten. Zuerst riss man eine der Hasemühlen, die Herrenteichmühle, ab, deren aufgestautes Wasser in der Vergangenheit zur Ver-nässung der Haseniederung maßgeblich beitrug. Mit Blick auf die anstehenden Planungen hatte die Stadt die vormalige Domanial-Mühle bereits 1850 erworben.<sup>36</sup> Ein von Stüve beauftragtes Gutachten, in dem die Regulierung der Hase und die sich daraus ergebenden Arbeiten behandelt wurden, lag im Februar 1853 vor.

Die vielen Rechnungen, die für Schlackentransporte und das *Schuttein-bauen* anfielen, sprechen dafür, dass es einer Menge Materials bedurfte, um die großflächige Niederung vor dem Herrenteichstor aufzufüllen.<sup>37</sup> Nach erfolgter Hasekorrektur wurde eine solide steinerne Brücke über dem Fluss errichtet und im Rahmen einer feierlichen Eröffnung am 22. Oktober 1862

35 NLA OS, Dep 3 b IV, Nr. 5453 (unpag.).

36 NLA OS, Dep 3 b II, Nr. 314, fol. 81. Gleichzeitig erwarb die Stadt auch die Neue Mühle, die flussaufwärts lag.

37 NLA OS, Dep 3 b II, Nr. 316, fol. 248: Lohnrechnungen für das Jahr 1859.

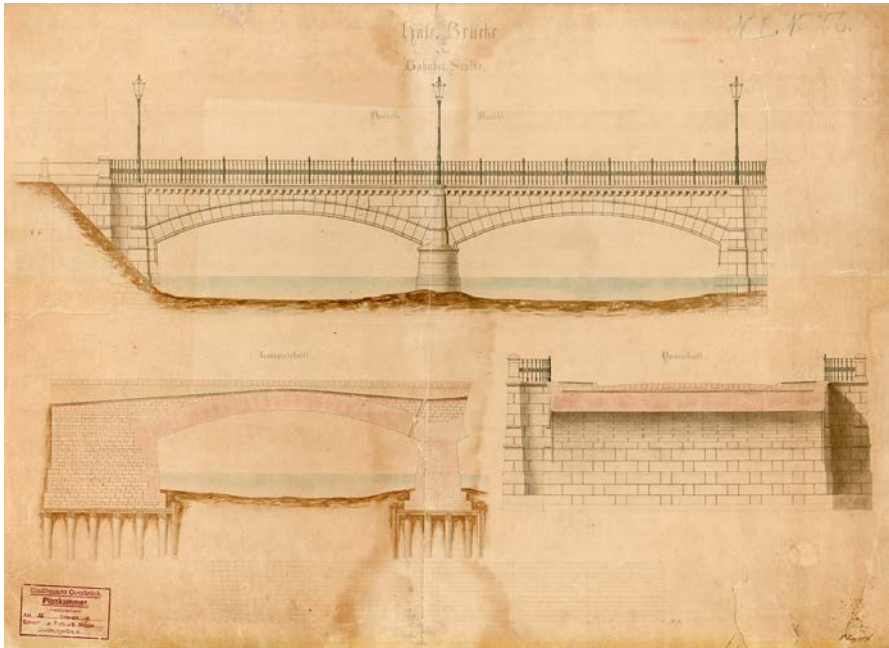


Abb. 5: Hase-Brücke in der Bahnhof Strasse, H. Dreyer, um 1862 (NLA OS, K, Akz. 2007/053 Nr. 6 H)

für den Verkehr freigegeben.<sup>38</sup> Nun konnte auch entlang der anderen Straßen des neuen Stadtteiles die Bebauung in Angriff genommen werden.

Stüve, der wusste, dass die kostenaufwändige Erweiterung der Stadt am Hannoverschen Bahnhof nicht unumstritten war, hatte bereits vor den Baumaßnahmen hervorgehoben, dass die Verlegung des Hasebetts insofern von Vorteil sei, *indem vom Johannisthore abgelegene Grundstücke dadurch dem Herrenteichsthore näher gelegt, andere besser abgewässert und dadurch am Markt bedeutend gewinnen würden*.<sup>39</sup> Einer solchen Rechtfertigung hätte es gar nicht bedurft, denn wie die zunehmende Expansion der Stadt in den folgenden Jahren deutlich machte, stand die Erweiterung in diesem Teil der Feldmark ohnehin an. Der Eisenbahnbau beschleunigte die Entscheidung lediglich, die lange als lästiges Hindernis geltende Haseniederung zu erschließen und damit weiteren Stadtraum zu schaffen.

<sup>38</sup> NLA OS, K, Akz. 2007/053 Nr. 6 H.

<sup>39</sup> NLA OS, Dep 3 b V, Nr. 1157 (unpag.).

In späteren Jahren wurde noch einmal Kritik an der Wahl des Bahnhofstandortes laut, als Hoffmeyer die »Einschnürung im Osten« durch die auf Straßenniveau verlaufenden Schienen beklagte. Der vielfach erwähnte »Eiserne Ring« geriet nach der Inbetriebnahme der Venlo-Hamburger Eisenbahn immer mehr zu einem Problem, bis die Eisenbahnverwaltung sich nach Jahren dazu durchrang, die Gleise hochzulegen.<sup>40</sup>

Es gab aber auch andere Stimmen: Friedrich Lehmann, Stadtbaurat in Osnabrück von 1896 bis 1933, kam in einem Vortrag über die städtebauliche Entwicklung Osnabrücks zu einer ganz anderen Einschätzung: »Es gehört mit zu dem großen Verdienst des Bürgermeisters Stüve«, betonte Lehmann,

»dass die Hannoversche Westbahn ihre Führung nordöstlich der Stadt erhielt. Wenngleich damals die Piesberger Interessen der Stadt ausschlaggebend gewesen waren, so ist dies für die bisherige und auch für die weiterhin geplante Stadterweiterung von großem Segen geworden. Denn die Führung der Hannoverschen Westbahn ermöglicht eine gesunde Lage der Industrie zu den Wohngebieten.«<sup>41</sup>

Unweit des Hannoverschen Bahnhofes entstand aufgrund verkehrstechnischer und stadträumlicher Voraussetzungen das erste Industriegebiet Osnabrücks, in dem, durch das sogenannte »Industriegleis« erschlossen, 1858 zuerst die städtische Gasanstalt errichtet wurde. Weitere Industriebetriebe folgten und Ende der 1860er-Jahre etablierte sich weiter östlich mit dem Osnabrücker Stahlwerk die große Industrie.

## Die Schulden in den Griff bekommen

Mehrfach war bereits die Rede davon, dass es außergewöhnlich großer Investitionen bedurfte, um die hier geschilderten Maßnahmen durchzuführen. Franz Sunder, der sich mit dem Finanzwesen der Stadt beschäftigt hat, kommt diesbezüglich zu dem Schluss, dass die neuen Aufgaben »in den Jahren 1856-1858 eine so ungemaine Bewegung im städtischen Haushalt hervorgerufen« hätten, dass es nötig wurde, das ganze System umzugestalten.<sup>42</sup>

40 Zu diesem Thema vgl. Rolf SPILKER, Von der Industrialisierung bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, in: Gerd STEINWASCHER (Hrsg.), Geschichte der Stadt Osnabrück, Belm bei Osnabrück 2006, S. 510f.

41 Friedrich LEHMANN, Städtebauliches Werden der Stadt Osnabrück von den Uranfängen bis in die Neuzeit (maschinenschriftliches Manuskript), o. O., o. J. [um 1926].

42 Franz SUNDER, Das Finanzwesen der Stadt Osnabrück von 1648-1900, Jena 1904, S. 185.

Richtig ist, dass das längst hätte geschehen müssen, denn die Finanzverwaltung befand sich bereits seit vielen Jahren in einem desolaten Zustand. Mitunter ließ sich die Höhe der städtischen Schulden nicht präzise feststellen, Kapitalien konnten nicht zuverlässig angegeben werden, *da solche meistens aus alten Zeiten herrühren*, wie es in einem Rechnungsbuch zu lesen war. Sunder resümierte die verfahrenere Situation: »Man brauchte lange Zeit, um den verwirrten Kommunalhaushalt wieder in Ordnung zu bringen.«<sup>43</sup>

Um die nur schwer zu erfassende städtische Schuld in den Griff zu bekommen, erarbeitete Stüve einen Schuldentilgungsplan, der 1859 in Kraft trat. Die Kämmereikasse wurde neu geordnet, indem man die Bergwerks- und Gaswerksschuld von der Kämmereischuld trennte. Überdies wurde ein Hilfsfond eingerichtet, in den nach ausgeklügelten Kriterien die Kämmereikasse und die städtische Sparkasse Überschüsse überwiesen, mit denen sich außerordentliche Maßnahmen realisieren ließen.<sup>44</sup>

Für das städtische Bergwerk, das Stüve so am Herzen lag, bedeutete die neue Regelung, dass dem Unternehmen die Verzinsung und Amortisation der Schulden fortan zur Last fielen, die die Stadt bei der Anlage von Zweigbahn und Hasestollen gemacht hatte.<sup>45</sup> Der Bürgermeister hatte sich bei den vorangegangenen Verhandlungen über die Finanzierung der Investitionen in den Zechenbetrieb nicht durchsetzen können. Als der Plan zur Debatte stand, eine Anleihe zugunsten des Bergwerkes aufzunehmen, machte er seine Zustimmung davon abhängig, dass die Osnabrücker Bürgerschaft Verzinsung und Tilgung übernehme – und scheiterte mit dieser Haltung.

Ebenso wenig fand er eine Mehrheit für seine Forderung, eine direkte Kommunalsteuer einzuführen. Die Bürgervorsteher lehnten den Plan ab und waren der Meinung, der Piesberg werfe genug ab.<sup>46</sup> Sunder, der Finanzexperte, kommentierte die Entscheidung mit den Worten: Die »Überzeugung von der Notwendigkeit einer solchen Abgabenerhöhung brach sich leider nur zu langsam Bahn. Später fanden die Formen, auf welche sich die städtischen Kollegien geeinigt hatten, nicht den höheren Beifall.«<sup>47</sup> Auch während seiner letzten Amtsjahre wurde Stüve nicht müde zu betonen, dass die Einführung der festen direkten Kommunalsteuer unerlässlich sei. Die für die Osnabrücker Bürger angenehme Regelung existierte noch bis 1867, dann gelang es

43 Ebd., S. 183.

44 Ebd., S. 185-192.

45 Carl TEMME, Der Piesberger Bergbau von seinen Anfängen bis zur Jetztzeit, in: Sechster Jahresbericht des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Osnabrück für die Jahre 1883 und 1884, Osnabrück 1885, S. 54-96, hier S. 79f.

46 LEMBCKE, Miquel, wie Anm. 3, S. 7.

47 SUNDER, Finanzwesen, wie Anm. 41, S. 216.

Stüves Nachfolger Miquel, den längst überfälligen Schritt zur Konsolidierung der städtischen Finanzen durchzusetzen. Stüve, der nach seinem Ausscheiden als Bürgermeister nach wie vor das politische Geschehen in der Stadt aufmerksam verfolgte, wird das mit Genugtuung registriert haben.