

serung bezeichnete.<sup>38</sup> Er setzte zwar in Anbetracht kaiserlicher Ungeduld durch, daß die Lage des Personenbahnhofs akzeptiert wurde,<sup>39</sup> arbeitete aber selbst eine Variante aus, die eine Teilerhaltung des Hafens ermöglichen sollte. Die Generaldirektion der Reichseisenbahn in Straßburg war jedoch zu einem Dialog nicht (mehr?) bereit.<sup>40</sup> Die Ungeduld des Kaisers gegenüber den Metzern erlaubte auch ihr, das erzwungene Entgegenkommen aufzugeben.

Die ablehnende Haltung der Reichsbehörden mobilisierte den Widerstand des Gemeinderats. Der Gemeinderat, nicht der Bürgermeister, übermittelte der Bahnverwaltung den Standpunkt der Metzger Bevölkerung, die nach wie vor kein Interesse an der Verlegung des Bahnhofs hatte und auch nicht bereit war, die Bahnumbauten in irgendeiner Weise zu unterstützen.<sup>41</sup> Der Gemeinderat bezog damit verständlicherweise die Position seiner Wähler, mit denen er in diesen Monaten eine seltene Übereinstimmung erlebte. Die lebhaften Debatten zeigen, wie sehr einige Gemeinderatsmitglieder dadurch zum Engagement motiviert wurden. Schwieriger war die Situation des Bürgermeisters, der juristisch zugleich Repräsentant der kommunalen Interessen und Exekutivorgan der ranghöheren Behörde war und in seiner täglichen Arbeit vor Ort nicht ohne Unterstützung des Gemeinderats arbeiten wollte. Ihm mußte an einer Vermittlung der Standpunkte gelegen sein.

Nachdem sich Mitte Juni 1899 an der Frage der Hafenaufhebung die Fronten zwischen Reichseisenbahnverwaltung und Gemeinderat offen verhärtet hatten, suchten die städtischen Behörden hinter den Kulissen, fernab der politisierten Öffentlichkeit, neue Wege der Verständigung. Den Einstieg in eine neue Verhandlungsrunde bot etwa einen Monat später eine Besprechung, an der neben den bisherigen Partnern auch Bezirkspräsident v. Hammerstein und Vertreter der Bahnbehörde aus Berlin teilnahmen.<sup>42</sup> Im Mittelpunkt stand dabei die Hafenfrage. Während die Stadt für eine Verlegung in den Norden plädierte, beharrten die Eisenbahnbehörden auf einer Hafenanlage in Montigny im Süden von Metz. Das war ein schwerer Schlag für die Stadt, denn dieses Konzept gefährdete den Ausbau des gesamten Gebiets zu einem Villenviertel und fügte somit "den wichtigsten Interessenten der künftigen Stadterweiterung ganz bedeutenden Schaden"<sup>43</sup> zu. Ein Interessenausgleich schien unmöglich, und auch weitere Gespräche in den folgenden Monaten erbrachten keine Annäherung der gegensätzlichen Standpunkte.

Im Laufe des Herbstes 1899 formulierte sich der Widerstand der Metzger Bevölkerung deutlicher. Auf einer Bürgerversammlung Mitte Dezember trafen sich diesmal vor al-

---

<sup>38</sup> Gemeinderatssitzung v. 27. April 1899, Protokoll S. 178.

<sup>39</sup> Gemeinderatssitzung v. 16. Mai 1899, Protokoll S. 205.

<sup>40</sup> Schreiben der Generaldirektion v. 14. Juni 1899, verlesen im Gemeinderat am 23. Juni 1899, Protokoll S. 286.

<sup>41</sup> Gemeinderatssitzungen v. 23. Juni 1899, S. 269 u. 6. Febr. 1900.

<sup>42</sup> Brief Kramers an Statthalter Hohenlohe v. 30. Juli 1899 in: ADM, 10 AL 1013.

<sup>43</sup> Ebd.