

heblicher bautechnischer Schwierigkeiten schon die ersten Mauern des Hauptbahnhofes zu sehen. Die Art der Fundamentierung war außergewöhnlich und erregte die Aufmerksamkeit der Fachkreise.⁹⁵ Im Mai 1905 konnte der neue Güterbahnhof eröffnet werden. Im August 1908, nach Wochen "fieberhafter" Arbeit,⁹⁶ ging - ein Jahr später als vorgesehen - schließlich auch der Personenbahnhof in Betrieb. Der entschlossene Wille, der hinter diesem Projekt stand, läßt sich gerade durch den finanziellen und technischen Aufwand in dieser Phase erkennen.

Die festliche Einweihung am 17. August 1908 verlief planmäßig. Hochgestellte Militär- und Zivilvertreter würdigten das Projekt.⁹⁷ Die Errichtung der neuen Bahnanlagen begründete der Vertreter der Reichseisenbahn allein wirtschaftlich,⁹⁸ die militärische Bedeutung wurde mit keinem Wort erwähnt. Die Stadtverwaltung hingegen lenkte die Aufmerksamkeit auf die Mitglieder der lokalen Zivilverwaltung, die sich immer um die Vermittlung mit den Zentralbehörden bemüht hatten: Der nicht mehr in Lothringen amtierende Bezirkspräsident Hammerstein und der ehemalige Bürgermeister Kramer.⁹⁹ Im Rückblick wußte man deren Einsatz durchaus zu schätzen. In der Schuldzuweisung im damit offen angesprochenen Konflikt fällte der Staatssekretär in seiner Einweihungsrede erwartungsgemäß ein anderes Urteil als die städtischen Vertreter. Am Schluß standen die Wünsche auf eine bessere Zusammenarbeit in der Zukunft.

Ergebnisse

Die Auseinandersetzungen um die Gestaltung der Bahnanlagen in Metz waren eng mit dem umfassenderen Projekt der Stadterweiterung gekoppelt. Die Stadterweiterung war der Wunsch der neuen, mit der Zeit in Metz dominierenden altdeutschen Bevölkerungsgruppe. Ihr gelang es nach einigen Jahren, Vorstellungen, die sich an der Entwicklung in vielen anderen deutschen Städten orientierten, in ihrer neuen Heimat umzusetzen. Wie in anderen deutschen Festungsstädten plante die städtische Elite auch hier, die Ausdehnung und Entwicklung der Stadt durch eine Entfestigung voranzutreiben. Die Stadterweiterung war damit das erste große gemeinsame Projekt der heterogenen Stadtgemeinde.

Mit diesem kollidierten die Pläne der militärischen Führung in Berlin. Metz lag an der Schnittstelle zweier unterschiedlicher innerdeutscher Interessenströmungen, der militärischen und der zivilen. Spezifisch für Metz war einerseits die starke Dominanz des Militärs im Grenzraum und andererseits eine kommunale Zivilverwaltung, die noch wenig in der Einwohnerschaft verankert war. Eine solche Machtverteilung begünstigte

⁹⁵ "Deutsche Bauzeitung" Jg. 40, Nr. 58 v. 21. Juli 1906, S. 398-401 u. Nr. 60 v. 28. Juli 1906, S. 412-414.

⁹⁶ "La Gazette de Lorraine" v. 27. Aug. 1908 .

⁹⁷ "Le Lorrain" v. 19. Aug. 1908 u. "La Gazette de Lorraine" v. 19. Aug. 1908.

⁹⁸ "Le Lorrain" v. 19. Aug. 1908.

⁹⁹ "La Gazette de Lorraine" v. 19. Aug. 1908.