

Danny Borchert und  
Christian Lamschus (Hrsg.)

## **„Der Stadt zur Zierde ...“**

Beiträge zum norddeutschen Städte-  
wesen im 19. und 20. Jahrhundert

Festschrift für Uta Reinhardt zum 65. Geburtstag

**Edition  Ruprecht**  
Inh. Dr. Reinhilde Ruprecht e.K.

## Inhalt

Einleitung <i>Danny Borchert und Christian Lamschuss</i> _____	7
„Erziehung zu lebensfrohen Menschen“ – Kindergärten in der Stadt des 20. Jahrhunderts zwischen Ideologie und Ökonomie am Beispiel Stades. <i>Jürgen Bohmbach</i> _____	
Jugendbewegung in Lüneburg <i>Gudrun Fiedler</i> _____	
Der Braunschweiger Oberbürgermeister Otto Bennemann. Eine biografische Skizze <i>Manfred Garzmann</i> _____	
„Kanalbaudiplomatie“. Der Nord-Süd-Kanal in der Planung des Lübecker Oberbaudirektors Peter Rehder 1906–1920 <i>Antjekathrin Graßmann</i> _____	
Zum Verlust der Mitte Hannovers. Von der Residenzstadt zur Landeshauptstadt Niedersachsens <i>Karljosef Kreter</i> _____	
„In Anbetracht der besonderen Verhältnisse der Stadt Göttingen ...“. Flüchtlingsprobleme und Jugendverwahrlosung im „Dreiländereck“ 1945–1948 <i>Helga-Maria Kühn</i> _____	
„Wir haben heute einen Preis für unsere Stiefmütterchen bekommen“ Die Lüneburger Gärtnerfamilie Wrede im 19. und frühen 20. Jahrhundert <i>Christian Lamschuss</i> _____	

Für eine Backsteinstadt ohne aufgeklebten Schmuck. Franz Krüger, der Architekt als Denkmalschützer <i>Werner H. Preuß</i>	_____
Von der verarmten Landstadt zum „Nürnberg des Nordens“ Aspekte der Stadtentwicklung und der Stadtbildpflege Hildesheims in hannoverscher Zeit <i>Herbert Reyer</i>	_____
Probleme der kurzlebigen Stadt Wilhelmsburg (Elbe) 1926 <i>Klaus Richter</i>	_____
Lüneburger Architektur in den Skizzenbüchern des Bremer Handwerkers und späteren Architekten Boy Paysen 1907–1908 <i>Herbert Schwarzwälder</i>	_____
„Über die Notwendigkeit der Errichtung eines Neubaus besteht kein Zweifel.“ Die Planungen für den Neubau des Braunschweiger Stadtarchivs am Anfang des 20. Jahrhunderts <i>Henning Steinführer</i>	_____
Stadtentwicklung in der Weimarer Republik im westlichen Niedersachsen: Oldenburg und Osnabrück <i>Gerd Steinwascher</i>	_____
Johann Farina, Bürgermeister der Stadt Uelzen von 1913 bis 1946. Ein Versuch über die personelle Kontinuität im politischen Wandel <i>Thomas Vogtherr</i>	_____
Tafelteil	_____
Von Bietigheim nach Lüneburg <i>Rudolf Lenz</i>	_____
Im Dienst der Stadt Lüneburg <i>Danny Borchert</i>	_____
Bildquellenverzeichnis	_____
Register	_____

# „Erziehung zu lebensfrohen Menschen“ – Kindergärten in der Stadt des 20. Jahrhunderts zwischen Ideologie und Ökonomie am Beispiel Stades.

Jürgen Bohmbach

## 1. Das Vorspiel im 19. Jahrhundert: die Warteschule

Der Gedanke, kleine Kinder, die noch nicht die – ohnehin nicht verbindliche – Schule besuchten, außerhalb der Familie zu versorgen, entstand zuerst am Ende des 18. Jahrhunderts. Johann Friedrich Oberlin regte in den Vogesen die Gründung einer ersten so genannten Kleinkinderschule an, die von seiner Magd Louise Scheppeler geleitet wurde.

Diese Idee verbreitete sich in den folgenden Jahrzehnten. In Ungarn hatte die Gräfin von Brunszvik in Buda bereits 1828 einen Kindergarten namens „Engelgarten“ gegründet, dem viele weitere in Ungarn folgten.

Eine erste *Kleinkinderbewahranstalt* wurde in Deutschland im Jahr 1838 in Marlshausen (Schwarzburg-Sonderhausen) eingerichtet, der erste Kindergarten 1837 in Fürth. Stade folgte dem Vorbild nur wenige Jahre später, als der Seminar-Inspektor Pfannkuche im Jahr 1840 dazu aufrief, eine „Kleinkinderbewahranstalt“ oder „Warteschule“ für Kinder im Alter von 2–6 Jahren einzurichten.<sup>1</sup>

Zwei sich ergänzende Motive werden in diesem Plan sichtbar. Das erste war ein – modern gesprochen – neu in Erscheinung tretendes soziales Engagement. Warteschule – das bedeutete, hier sollten die Kinder „gewartet“ werden, für sie sollte gesorgt werden. Die Kinder sollten vor schädlichen Einflüssen durch mangelnde Aufsicht ebenso wie vor schlechter Erziehung in ihrer jeweiligen Familie geschützt werden. Die Warteschule war damit auch eine Antwort des aufgeklärten Bürgertums auf die Slums der wachsenden Großstädte und die sich seit dem Ende des 18. Jahrhunderts auch in kleineren Städten ausbreitende Pauperisierung. In der Warteschule sollten die Kinder allerdings nicht nur Sprechen, Lesen, Rechnen lernen, sondern auch, „artig und gehorsam“ zu sein, mit anderen Worten: Sie sollten den bürgerlichen Wertvorstellungen ebenso wie den bestehenden gesellschaftlichen Hierarchien angepasst werden.

Deutlich sichtbar wird an den Formulierungen der Werbeauftrufe auch das damit zusammenhängende zweite Motiv. Die Warteschule wurde pro-

---

1 Zum Folgenden: StadtA Stade, ASt, F. 146–150, Nr. 4a–4g; Bohmbach, Jürgen (Red.): Die unbeachtete Mehrheit. Stader Frauenleben. Stade 1994, S. 8ff.; Bohmbach, Jürgen (Red.): Wo der Hände Arbeit nicht reicht... Arm – Bedürftig – Wohltätig. Stade 2000, S. 56–59; zuletzt zusammenfassend Bohmbach, Jürgen: Kindergärten in Stade. In: Allgemeiner Haushaltungskalender, Jg. 160 (2008), S. 109–116.

# Der Braunschweiger Oberbürgermeister Otto Bennemann

Eine biografische Skizze<sup>1</sup>

Manfred Garzmann

Legendäre, überregional weithin bekannte Persönlichkeiten haben nach 1945 die eminent schwierigen Wiederaufarbeiten der durch den Zweiten Weltkrieg aufs schwerste zerstörten deutschen Städte mit einer enorm motivierten Bevölkerung in vorbildlicher Weise geleistet. Zu diesen „Männern der ersten Stunde“ zählten die Oberbürgermeister Konrad Adenauer (Köln), Max Brauer und Herbert Weichmann<sup>2</sup> (beide Hamburg), Wilhelm Kaisen (Bremen), Walter Kolb (Frankfurt am Main), Ernst Reuter (Berlin) sowie Thomas Wimmer (München), um hier nur einige, stellvertretend für viele Stadtoberhäupter, zu nennen. In diese illustre Reihe gehört zweifellos auch der Braunschweiger Oberbürgermeister Otto Bennemann, den die britische Militärregierung in einem „Who's Who in Lower Saxony“ (1948/49) wichtiger Repräsentanten des öffentlichen Lebens im 1946 ohne Plebiszit geschaffenen Bundesland Niedersachsen als „genuine democrat“ („echten Demokraten“) bezeichnete.<sup>3</sup> Diese hohe Wertschätzung dürfte niemanden sonderlich überraschen, am wenigsten die noch lebenden Zeitzeugen, die Otto Bennemanns politisches Engagement nach 1945 und seinen persönlichen Beitrag für den soliden Aufbau einer freiheitlichen und sozialen Demokratie

---

1 *Diesen Beitrag widme ich der Jubilarin, meiner verehrten Kollegin Dr. Uta Reinhardt, sowie dem Gedenken an meinen Sohn Maximilian Garzmann, der als Student der Elektrotechnik an der Technischen Universität Carolo - Wilhelmina zu Braunschweig, deren Ehrenszenator Otto Bennemann seit 1959 war, das Entstehen dieses Beitrages mit großem Interesse begleitet hat.*

Bei diesem Aufsatz handelt es sich um die erweiterte Fassung eines ursprünglichen Vortrags, der auf mehreren ausführlichen Gesprächen und Telefonaten sowie auf einem mehrstündigen Interview des Verfassers mit Otto Bennemann am 08. Februar 1989 beruht. Die ausgewerteten Bestände des Stadtarchivs Braunschweig sind im Anhang aufgelistet. Mein besonderer Dank gilt meinem Nachfolger Dr. Henning Steinführer, Romy Meyer, M.A., Mark Opalka und Hartmut Nickel für die freundlichst gewährte Unterstützung sowie dem Vorsitzenden Dr. Rainer Zirbeck seitens der Otto-Bennemann-Stiftung für die Erlaubnis der Einsichtnahme in den seit Herbst 2003 im Stadtarchiv Braunschweig verwahrten, noch unverzeichneten Nachlass des früheren Oberbürgermeisters Otto Bennemann.

2 Weichmann, Herbert: *Der Gesellschaft und dem Staat verpflichtet*, Hamburg o. J. (um 1980); Tellenbach, Gerd: *Aus erinnerter Zeitgeschichte*, Freiburg/Breisgau 1981.

3 Röpcke, Andreas: *Who's Who in Lower Saxony. Ein politisch-biographischer Leitfaden der britischen Besatzungsmacht 1948-49*. In: *Nieders. Jahrbuch* 55 (1983), S. 243-309.

## „Kanalbaudiplomatie“.

Der Nord-Süd-Kanal in der Planung des Lübecker  
Oberbaudirektors Peter Rehder 1906–1920

Antjekathrin Graßmann

### 1. Vorbemerkung

„Kanalmäßig“, um es so zu nennen, besteht eine 600 Jahre lang währende Beziehung zwischen Lübeck und Lüneburg. 1391–1398 war durch die Notwendigkeit des Salztransports zwischen beiden Städten der erste Wasserscheidenkanal Nordeuropas entstanden. Von der aus dem Möllner See kommenden Stecknitz war eine Verbindung zur Elbe bei Lauenburg über die dorthin abfließende Delvenau hergestellt worden. Von dort ging es dann über Elbe und Ilmenau nach Lüneburg. Die Wasserscheide zwischen Stecknitz und Delvenau wurde auf 11 km durchstochen und bildete die eigentliche Stecknitzfahrt.<sup>1</sup> Zahlreiche Schleusen ermöglichten den Aufstieg der Kähne von der Elbe und den Abstieg zur Trave, ja, es wird behauptet, die Erfindung der Kastenschleuse sei den Technikern dieser Wasserstraße zu verdanken. Die Abnahme des lukrativen Salzhandels gegen Ende des 16. Jahrhunderts, die Reparaturbedürftigkeit dieser Wasserstraße und auch Querelen auf dem politischen Sektor mit dem Herzog von Sachsen-Lauenburg ließen diese Wasserverbindung mehr und mehr in den Schatten treten. Kanalverbesserungen um die Mitte des 17. und zu Anfang des 19. Jahrhunderts schufen keine grundlegende Verbesserung. Erst mit dem 1900 eingeweihten und von dem Lübecker Baudirektor Peter Rehder erbauten Elbe-Trave-Kanal<sup>2</sup> (seit 1936 Elbe-Lübeck-Kanal), dem damals modernsten in Europa, wurde Abhilfe geschaffen. Er sollte die der freien und Hansestadt Lübeck durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals entstandene Konkurrenz wettmachen und die beiden Städte Hamburg und Lübeck in alter Weise mit der Ostsee verbinden. Er erfüllte dann aber nicht die an ihn geknüpften Hoffnungen, denn nicht Lübeck wurde der Vorhafen Hamburgs an der Ostsee, sondern Kiel.

Was Wunder, dass die Entscheidung zur Fortführung des später so genannten Mittellandkanals<sup>3</sup> bis Hannover und evtl. darüber hinaus 1904 wie-

---

1 Boehart, William u.a. (Hrsg.): Die Geschichte der Stecknitzfahrt 1398–1998. Schwarzenbek 1998.

2 Packheiser, Michael (Hrsg.): Die Zukunft liegt auf dem Wasser. 100 Jahre Elbe-Trave-Kanal. Lübeck 2000.

3 Schmitt, A.: Der Mittellandkanal, der Schritt zur Einheit der deutschen Binnenschifffahrt. In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 149 (1939), S. 179–197. – Dortmunder In-

# Zum Verlust der Mitte Hannovers

## Von der Residenzstadt zur Landeshauptstadt Niedersachsens

Karljosef Kreter

### Einleitung: Klassizistische Grundlage

Ein Blick in moderne Innenstädte wie in Lüneburg und Hannover macht bei aller sonstigen Verschiedenheit deutlich, wie sehr Hannover jenen Charakter verloren hat, der für die norddeutschen Städte mit ihrer historischen Mischung aus Backsteinarchitektur und Fachwerk typisch war. Lüneburg hat vergleichsweise viel von seiner historischen Substanz bewahrt und kann heute das Beste daraus machen. Hannover unterdessen erscheint auf den ersten Blick nicht mehr mittelalterlicher Herkunft, sondern nur als Stadt des 20. Jahrhunderts. In Lüneburg kann selbst der Ortsfremde leicht die Grenzen zwischen alter und neuer Stadt, zwischen Kern-Innenstadt und Peripherie aktuell und historisch am Straßenverlauf und Straßennamen, Grundstücksgrößen und der Art der Bebauung entdecken.<sup>1</sup> In Hannover sind gerade diese Merkmale bis zur Unkenntlichkeit verwischt, wie besonders das Beispiel der Calenberger Neustadt zeigt. Historisch war sie originärer Bestandteil der Residenzstadt Hannover und wengleich die Alt- und Neustadt administrativ bis 1824 getrennt waren, wurden sie doch durch einen gemeinsamen Mauerring umschlossen und zahlreiche Brücken über die Leinearne verbanden alte und neue Stadt (*siehe Bild 1, Tafelteil, Tafel 5: Laves - Zeichnung Altstadt Hannover und Calenberger Neustadt, S. 275*). – Heute ist die Neustadt durch eine sechsspürige Straße vom Stadtzentrum getrennt und hat faktisch keine Chance, an der Entwicklung der Innenstadt (Zentrum, City) teilzuhaben. Wo einst Brücken Verbindungen herstellten, schaltet heute eine Fußgängerampel den Weg über die Straße am Leibnizufer im Takt des Autoverkehrs frei (*siehe Abb. 6*). Hoffnung auf Besserung macht die Aufteilung der Stadtbezirke, in dem Alt- und Neustadt immerhin noch vereinigt sind; denn zum ersten Bezirk gehören die Stadtteile Calenberger Neustadt, Mitte, Oststadt und Zoo.

Bis in das 19. Jahrhundert hinein war auch Hannovers Stadtbild noch weitgehend geprägt von den Konturen einer mittelalterlichen und frühneuzeitlich befestigten Landstadt, die allerdings zunehmend über ihre Grenzen wuchs. Die Stadt war zwar 1636 Residenz des welfischen Fürstentums Calenberg geworden. Sie entwickelte sich unter diesem Einfluss, doch nicht gradlinig. Denn der Erfolg der Landesherrschaft, der Aufstieg der Herzöge

---

1 Siehe z.B. Reinhardt, Uta (Hrsg.): Die Straßennamen Lüneburgs. 5. Aufl. 2007.

## **„In Anbetracht der besonderen Verhältnisse der Stadt Göttingen ...“**

Flüchtlingsprobleme und Jugendverwahrlosung im  
„Dreiländereck“ 1945–1948

Helga-Maria Kühn

### **Fremde in der Stadt**

Mit der kampflosen Besetzung der Stadt durch die amerikanischen Truppen am 8.4.1945 war für Göttingen das „bißchen Krieg“,<sup>1</sup> wie dieses Geschehen noch kurz vorher von Oberbürgermeister und Obersturmbannführer der SS Albert Gnade bezeichnet wurde, zu Ende. Voller Spannung und nicht ohne Hoffnung warteten die einheimische Bevölkerung und die zahlreichen hierher geflüchteten, kranken, verwundeten, ausgebombten, verschleppten und gefangenen Menschen auf die ersten Reaktionen und Maßnahmen der Besatzungsmacht, die ihnen die Gewissheit geben sollten, dass die nationalsozialistische Herrschaft endgültig zusammengebrochen war. Noch aber tobte der Krieg weiter und die Angst vor Racheakten versprengter militärischer Fanatiker blieb auch in Göttingen vor allem bei denen, die sich ab der ersten Stunde dem demokratischen Neuaufbau zur Verfügung stellten. Als nach dreitägiger vergeblicher Suche unter einigen Göttinger Juristen, die nicht Mitglieder der NSDAP waren, der amerikanische Stadtkommandant drohte, einen Ausländer aus dem Kreis der Displaced Persons in das Amt des Oberbürgermeisters zu berufen, ließ sich schließlich Amtsgerichtsrat Dr. Erich Schmidt<sup>2</sup> bewegen, diese schwere Aufgabe zu übernehmen.

- 
- 1 Stadtarchiv Göttingen (StadtAGö): Kleine Erwerbungen Nr. 80, Nachlass des Oberbürgermeisters, Obersturmbannführer Albert Gnade: Brief Albert Gnade an seinen Bruder August 22.11.1944: „... Es soll sogar vorgesehen sein, daß am 1.4. die Armee beurlaubt und der Volkssturm die Wacht im Osten übernimmt. In der Zwischenzeit werden dann die Kreis- und anderen Leiter als Generalität das bißchen Krieg zu Ende führen.“ Gnade wurde von der Entnazifizierungskommission zunächst als „Mitläufer“ in Gruppe IV, dann aber in der Berufungsinstanz in Gruppe III eingestuft.
  - 2 StadtAGö, Personalamt: Personalakte Dr. Erich Schmidt, 11. April 1945. Amtsgerichtsrat Erich Schmidt (1882–1964) war Oberbürgermeister vom 11.4.1945–31.12.1945, Oberstadtdirektor vom 3.1.1946–31.12.1947 und vom April 1949 bis 31.12.1951. Zwischenzeitlich, vom 22.12.1947–29.1.1949, war Hans Otto Glahn Oberstadtdirektor. Vgl. Trittel, Günter J.: Göttinger Entwicklung seit 1948. In: Göttingen, Geschichte einer Universitätsstadt. Bd. 3: Von der preußischen Mittelstadt zur südniedersächsischen Großstadt 1866–1989. Hrsg. von Rudolf v. Thadden und Günter J. Trittel unter Mitwirkung von Marc-Dietrich Ohse. Göttingen 1999, S. 291–356; Kühn, Helga-Maria: Rat und Verwaltung 1948 im Spiegel von Ausschußprotokollen und Pressemitteilungen. In: Düwel, Klaus/Blümel, Günter (Hrsg.): Volkshochschule Göttingen 1948. Göttingen 1988, S. 129–153.

zu gegründeten Gesellschaften. Die 1921 gebildete Gemeinnützige Siedlungsgesellschaft schuf im Bereich Friedrich-August-Platz 170 Wohnungen, die Kriegerheimstättenbaugesellschaft baute in Ofenerdiek alleine 170 Einzelhäuser, hinzu kamen über 100 Wohnungen, die Siedlungsgesellschaft Eversten erstellte 135 Wohnungen. Gebaut wurde aber auch im alten Stadtgebiet, so an der Nadorster Straße, wo die Stadt in eigener Regie Wohnungen in Reihenhäusern schuf.

In Osnabrück wurden angesichts der Wohnungsnot in den ersten Nachkriegsjahren im Schnitt nur 350 neue Wohnungen pro Jahr bereitgestellt, dazu zählten aber auch Behelfswohnungen, ausgebaute Dachstühle und Flächen aufgrund der Zwangsteilung von Wohnraum. 1925 konnte man dann 660 neue Wohnungen fertig stellen, eine Verdoppelung sogar zu den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. Der Gemeinnützige Osnabrücker Bauverein baute am Sonnenhügel eine Siedlung aus Zweifamilienhäusern, die man als Beitrag zum sozialen Wohnungsbau verstand, die aber für eine Arbeiterfamilie noch zu teuer waren. Bauträger waren auch in der Hasestadt die Baugenossenschaften, es trugen aber auch die Industriebetriebe zum Wohnungsbau bei, die für ihre Arbeiter und Angestellten in unmittelbarer Nähe der Betriebe Wohnsiedlungen errichteten wie das Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerk und der Textilfabrikant Hammersen. Hier waren die Wohnungen wohl eher dem Einkommen der Belegschaft angepasst, während selbst in Hannover die zwischen 1927 und 1931 errichteten über 15 000 Neubauwohnungen für die Durchschnittsverdiener oft unerschwinglich waren und auch in Braunschweig der 1927 nach Wiener Vorbild geschaffene große Mietkomplex August-Bebel-Hof mit 450 Wohneinheiten in der Weltwirtschaftskrise zu teuer wurde.<sup>29</sup>

Mit dem weiteren Ausbau der Städte wurde die Bebauungsplanung fast zur Notwendigkeit, um Wildwuchs zu verhindern und die Infrastruktur im Gleichgewicht zu halten. Zudem musste dem wachsenden Verkehr, vor allem dem Autoverkehr Rechnung getragen werden. Dies galt besonders für eine Stadt wie Osnabrück, in der die expandierende Industrie mitten in den Wohngebieten der Stadt lag. Hochgeschossig durfte in Osnabrück nur im Zentrum gebaut werden, während in den neuen Siedlungsgebieten zweigeschossige Häuser vorwiegen sollten, am Westerberg sogar ein Villenviertel gewollt war. In Osnabrück wurde 1926 ein Generalbebauungsplan aufgestellt, der 1927 durch einen Bemalungsplan ergänzt wurde. Wollte man in Osnabrück die „grünen Finger“ pflegen, die vom schönen Umland in das Zentrum ragten und die verbliebenen Wallanlagen für die Spaziergänger erhalten, hob Oldenburg sein Image als Gartenstadt mit dem schönsten Schlosspark Norddeutschlands hervor.<sup>30</sup>

Mit der räumlichen Ausdehnung der Städte wuchs schon vor dem Weltkrieg die Nachfrage nach einem Nahverkehrssystem. In Osnabrück gab es

---

29 Rother, Bernd: Die Sozialdemokratie im Land Braunschweig 1918 bis 1933, Bonn 1990, S. 222.

30 Haupt, Peter: Die Kulturpolitik der Stadt Oldenburg 1918–1932. In: Meiners, Uwe (Hrsg.): Suche nach Geborgenheit. Heimatbewegung in Stadt und Land Oldenburg, Oldenburg 2002, S. 46f.

## Für eine Backsteinstadt ohne aufgeklebten Schmuck

Franz Krüger, der Architekt als Denkmalschützer

Werner H. Preuß

Franz Krüger (\* 6.1.1873 in Berlin, † 19.5.1936 in Lüneburg) ist im öffentlichen Bewusstsein eine weitgehend „unbekannte Größe“. Und doch hat dieser Architekt mit seinem reichen Schaffen Stadtbild und Umgebung von Lüneburg nachhaltig geprägt. Sein Werk ist nicht zu überschauen. Es erstreckt sich auf Wohnhäuser und Villen, Sakral- und Industriebauten, Verwaltungsgebäude, Schulen, Krankenhäuser, Schlösser und Gutshöfe, Denkmale und Grabanlagen, Inneneinrichtungen und kunstgewerbliche Arbeiten, welche sich durch einen besonderen Sinn für Ästhetik und Proportionen auszeichnen.

Zu seinen Lüneburger Bauten zählen neben dem Wasserturm und dem Ensemble des Landeskrankenhauses: das Logenhaus an der Gartenstraße 22 (heute: Hindenburgstraße, 1907/08), die Schule im Grimm (1901), das elegante, inzwischen wieder verschwundene Kurhaus (1907) und die Wandelhalle im Kurpark (1927), die „Villa Busse“, Wandrahmstraße 15 (1903), das „Wohnhaus Dr. Hölscher“, Volgerstraße 29 (1904) und viele weitere Villen und Wohnhäuser im Roten Feld, am Lüner Weg, an der Parkstraße und andernorts. Auch Schaufenster und Inneneinrichtung der Ratsapotheke (1927) stammen von Franz Krüger. Der Nachlass des Architekten wird im Museum für das Fürstentum Lüneburg aufbewahrt.

Den Beruf des „Baumeisters“ erlernte Franz Adolf Krüger von der Pike auf. Als Sohn eines Holzschneiders in Leipzig absolvierte er zunächst eine Ausbildung zum Maurer und Techniker an der dortigen Baugewerkschule, bevor er von 1893–1894 bei Conrad Wilhelm Hase (1818–1902), dem Haupt der neugotischen Schule, an der TH Hannover Architektur zu studieren begann.<sup>1</sup> Im selben Jahr wurde Franz Krüger Mitglied der 1880 von Hase gegründeten „Bauhütte zum weißen Blatt“. Mit einem Wettbewerbsentwurf für einen neugotischen Porträtahmen zu Ehren des Altmeisters, dessen 80. Geburtstag bevorstand, errang er 1897 einen 2. Preis (*Bild 1*).

---

1 Zu den Lebensdaten Franz Krügers vgl. [Reinecke, Wilhelm:] Nachruf. In: Lüneburger Museumsblätter, herausgegeben im Auftrage des Museumsvereins für das Fürstentum Lüneburg von Wilhelm Reinecke. Heft 13. Lüneburg 1937, S. 7–12. Vgl. ferner: Kokkelink, Günther/Lemke-Kokkelink, Monika: Baukunst in Norddeutschland. Architektur und Kunsthandwerk der Hannoverschen Schule 1850–1900. Hannover 1998, S. 543.

# Von der verarmten Landstadt zum „Nürnberg des Nordens“

## Aspekte der Stadtentwicklung und der Stadtbildpflege Hildesheims in hannoverscher Zeit

Herbert Reyer

### I.

Hildesheim stellte sich in der touristischen Werbung bis zur Zerstörung der Innenstadt am Ende des Zweiten Weltkriegs und in den seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verbreiteten „Stadtführern“ mit einigem Stolz auf seine zahlreichen und prachtvollen Fachwerkbauten als das „Nürnberg des Nordens“ dar. Diese noch heute vielfach im Rückblick gebrauchte Floskel findet sich immer wieder als geradezu stereotype Aussage in den verschiedensten Stadt- und Touristikführern Hildesheims des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Da stellt sich zunächst die Frage, wie und warum es zu dieser Bezeichnung gekommen ist. Außerdem sei im Folgenden der Frage nachgegangen, seit wann denn das in dieser plakativen Formulierung zum Ausdruck gebrachte besondere Selbstwertgefühl erkennbar ist.

Der erste Stadtführer Hildesheims überhaupt, der sich an „Einheimische und Fremde“ richtete und im Jahre 1866 im Verlag Gerstenberg erschien, wirbt schon im Vorwort mit eben dieser Selbstbeschreibung.<sup>1</sup> Dieser erste Stadtführer wurde verfasst von dem promovierten Geschichtslehrer am Gymnasium Andreanum, Otto Fischer.<sup>2</sup> Anlass der Veröffentlichung war die in Hildesheim vom 11. bis 13. Juni 1867 veranstaltete 16. allgemeine deutsche Lehrerversammlung, eine bedeutsame Tagung, zu der sich der exponierte Hildesheimer Lehrer bemühte, den Teilnehmern nicht nur einen „einfachen“ Stadtführer zu bieten, sondern zugleich auch eine kompakte Übersicht zur Hildesheimer Stadtgeschichte, die aus heutiger Sicht geradezu Quellencharakter besitzt und so manche durchaus wertvolle Information eines Zeitzeugen enthält, die uns Einblicke in die damaligen innerstädtischen Strukturen vermittelt.<sup>3</sup> Besonders wertvoll ist in diesem Zusammenhang die Beigabe des aktuellen Stadtplans von 1866 (*Bild. 1, vgl. Anm. 1*), aus dem un schwer ersichtlich ist, wie sehr Hildesheim in diesem Jahr noch durch den einstigen Verlauf der Stadtbefestigung eingeengt erscheint, obwohl Mauern und Wälle, Stadttore und -türme bereits Jahrzehnte vorher kontinuierlich ab-

---

1 Fischer, Otto: Hildesheim und seine Umgebung. Ein Führer für Einheimische und Fremde, Hildesheim 1866.

2 Näheres zu diesem und weiteren Stadtführern: Jan, Helmut von: Die Hildesheimer Stadtführer ab 1866. Eine Bibliographie mit Kommentar. In: *Alt Hildesheim* 55, 1984, S. 53–68.

3 Vgl. dazu bereits von Jan (wie Anm. 2), S. 54f.

# Probleme der kurzlebigen Stadt Wilhelmsburg (Elbe) 1926

Klaus Richter

## 1. „Wilhelmsburg und die Groß-Hamburg-Frage“

Am 15. Januar 1926 meldete die „Wilhelmsburger Zeitung“ unter der Überschrift „Besprechungen in der Großhamburg-Frage“: „Wir brachten gestern die Nachricht, dass in Hamburg vom Reiche zu einer Sitzung eingeladen worden ist, in der die Groß-Hamburg-Frage besprochen werden sollte. Wie wir heute erfahren, hat der Magistrat von Wilhelmsburg keine Einladung zu einer Sitzung erhalten. Das ist doch ein recht merkwürdiges Vorkommnis. Wilhelmsburg, das bei dieser Angelegenheit am meisten interessiert ist, wird nicht eingeladen. Man geht über die Stimmung von 33000 Einwohnern einfach hinweg und verhandelt mit den Anderen. Hamburg will Wilhelmsburg haben, das ist eine alte Tatsache. Die größte Zahl der Wilhelmsburger will ebenfalls zu Hamburg. Preußen hat ein Interesse daran, Wilhelmsburg zu Harburg zu schlagen. Wilhelmsburg aber nicht.“<sup>1</sup>

Tatsächlich hatte Staatsminister a. D. Graf von Roedern als Vertreter des Hamburger Senats, der zusammen mit Staatsminister a.D. Drews als Vertreter der Preußischen Staatsregierung ein Gutachten über die Groß-Hamburg-Frage zur Vorbereitung weiterer preußisch-hamburgischer Verhandlungen über die territoriale Neuordnung an der Unterelbe erarbeitete,<sup>2</sup> am 14. Januar lediglich die Vertreter der Städte Altona, Wandsbeck und Harburg zu sich gebeten, um mit ihnen einige Fragen des interkommunalen Lastenausgleichs zu besprechen.<sup>3</sup> Von einer Einladung des Reichs zu einer Sitzung, in der die Groß-Hamburg-Frage besprochen werden sollte, konnte somit keine Rede sein.

Was das Problem selbst anbelangte, war die Analyse der „Wilhelmsburger Zeitung“ hingegen zutreffend: Es ging entweder um die Vereinigung Wilhelmsburgs mit Hamburg, wie von den Hamburgern seit langem gewollt und von den Wilhelmsburgern mehrheitlich befürwortet, oder um die Vereinigung mit Harburg, wie von der Preußischen Staatsregierung und dem Harburger Magistrat angestrebt. (*Zur geografischen Lage Wilhelmsburgs siehe Karte im Tafelteil, Tafel 10, S. 282/283.*)

1 Staatsarchiv Hamburg (im Folgenden StA Hbg), 430-25 Gemeinde (Stadt) Wilhelmsburg, A III 12 Bd. 2, Bl. 1.

2 Harburg. Die Geschichte einer deutschen Stadt zwischen Königtum und Diktatur 1851-1937, Text: Fred. Schmitz nach Manuskript von Heinrich Blume, Hamburg-Harburg 1969, S. 165.

3 StA Hbg (wie Anm. 1), Bl. 17.

## **Lüneburger Architektur in den Skizzenbüchern des Bremer Handwerkers und späteren Architekten Boy Paysen 1907–1908**

Herbert Schwarzwälder

Skizzenbücher haben durch ihre persönliche Note einen besonderen Reiz. Zeichner konnte jeder sein: Kinder, Reisende, Künstler usw. Wiedergegeben wurden alle möglichen Beobachtungen und Eindrücke: Bauwerke, Landschaften, Tiere, künstlerische Entwürfe, Unfälle usw. Die Zeichner waren oft keine Künstler, aber auch diese skizzierten oft ihre Ideen zunächst in Heften, bevor sie die Gemälde, Aquarelle, Kupferstiche usw. ausführten. Skizzenbücher haben aber als historische Quelle eine besondere Problematik: Sie enthalten flüchtige Momentaufnahmen, wollen nichts Endgültiges wiedergeben und sind nicht für eine Veröffentlichung vorgesehen. Skizzenbücher berühmter Leute werden im Allgemeinen in Museen, Bibliotheken und Archiven verwahrt; dort stehen sie für eine Auswertung zur Verfügung. Die große Masse aber befindet sich in Privatbesitz und bleibt unerforscht, oder sie wurden als vermeintlich wertlos weggeworfen.

Die Skizzenbücher von Boy Paysen befanden sich bis vor kurzem im Privatbesitz seiner Familie; sie wurden dann aber auf dem Antikmarkt in mehreren Partien verkauft und können nun bekanntgemacht werden. Es handelt sich um acht Hefte, vielleicht nur den Rest einer größeren Sammlung. Zwei von ihnen (1905–1907) enthalten vor allem Skizzen Bremer Bauten; eins diente als Skizzenbuch auf einer Wanderung durch Oldenburg, Schleswig-Holstein und Dänemark (1904); ein weiteres Heft enthält Reiseskizzen aus Sachsen (1909). Vier der acht Hefte enthalten Texte und Zeichnungen, die als Mitschriften von Seminaren an der Technischen Hochschule in Dresden entstanden sind (1908–1910). Themen sind: Die Geschichte der Baukunst in der Renaissance, im Barock und Rokoko, der Backsteinbau und die Formenlehre des Mittelalters. Veranstalter der Seminare waren Hugo Hartung und Cornelius Gurlitt; beide waren renommierte Architekten, die auch grundlegende Werke zur Geschichte der Baukunst schrieben.

In einem der Skizzenbücher von 1907 finden sich neben Zeichnungen zur bremischen Architektur auch solche über Lüneburg, die auf einer Pfingstreise 1907 angefertigt wurden. Weitere Lüneburg-Skizzen sind in den Mitschriften eines Seminars von Hugo Hartung über den Backsteinbau zu finden (1908).

## **„Über die Notwendigkeit der Errichtung eines Neubaus besteht kein Zweifel.“**

Die Planungen für den Neubau des Braunschweiger Stadtarchivs am Anfang des 20. Jahrhunderts

Henning Steinführer

Archivgeschichte ist nicht nur Behördengeschichte, sondern immer auch Baugeschichte. Bauliche Veränderungen, Erweiterungen, Ortswechsel gehören notwendigerweise zur Geschichte eines Archivs. Jede Generation von Archivaren sieht sich von Neuem mit Fragen der Raumplanung, der Feuer-sicherheit, des Klimas und der effektiven Gestaltung der Benutzung konfrontiert und steht vor der Aufgabe, die bauliche Situation des Archivs den Erfordernissen der jeweiligen Zeit unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Archivträgers anzupassen.

Nicht anders verhält es sich beim Stadtarchiv Braunschweig, das in seiner langen, an der Wende zum 13. Jahrhundert beginnenden Geschichte an ganz unterschiedlichen Orten in der Stadt untergebracht war.<sup>1</sup> Über die Aufbewahrung von Archivalien in Braunschweig berichtet erstmals der so genannte Ordinarius aus dem Jahre 1408; danach befand sich in der Sakristei der Martinikirche eine eisenbeschlagene Kiste oder Truhe (brevekasten), in der die wichtigen Urkunden des Weichbildes Altstadt aufbewahrt wurden.<sup>2</sup> Die Kanzlei der Altstadt wie der vier anderen Weichbilde wird sich in den jeweiligen Rathäusern befunden haben, wobei das Neustädter Rathaus eine besondere Rolle spielte, da hier die Unterlagen über die gesamtstädtischen Angelegenheiten verwahrt wurden.

Nach der Einnahme der Stadt durch Herzog Rudolf August im Jahr 1671 verlor Braunschweig seine Autonomie und die Verwaltung der Stadt ging fast vollständig in die Hände der Fürstlichen Kommission über. Dabei wurden auch in erheblichem Umfang städtische Archivalien beschlagnahmt und nach Wolfenbüttel transportiert. Das in Braunschweig verbliebene Schriftgut wurde zunächst auf herzogliche Anordnung in der Münze am Kohlmarkt untergebracht und im Jahre 1717 in das Neustadtrathaus geschafft.

---

1 Zur Geschichte des Stadtarchivs vgl. Spiess, Werner: Das Stadtarchiv Braunschweig. Seine Geschichte und seine Bestände (Braunschweiger Werkstücke 14), Braunschweig 1951; Morderhack, Richard: Hundert Jahre Stadtarchiv und Stadtbibliothek Braunschweig 1861–1961, Braunschweig 1961; Garzmann, Manfred R.W.: Geschichte und Aufgaben des modernen Stadtarchivs Braunschweig. In: Jubiläumsschrift. 125 Jahre Stadtarchiv, 125 Jahre Stadtbibliothek, 75 Jahre Öffentliche Bibliothek, Braunschweig 1985, S. 3–24.

2 Hänselmann, Ludwig (Hrsg.): Urkundenbuch der Stadt Braunschweig, Bd. 1, Braunschweig 1873, S. 153.

# Stadtentwicklung in der Weimarer Republik im westlichen Niedersachsen: Oldenburg und Osnabrück

Gerd Steinwascher

Die Weser-Ems-Region bzw. der Nordwesten des Landes Niedersachsen wird heute von zwei Großstädten mitgeprägt, die sich beide gerne übersehen, wenn es darum geht, sich selbst als Oberzentrum zu präsentieren. Seit dem Wegfall der Bezirksregierung Weser-Ems, die ihren Sitz in Oldenburg hatte (auch wenn nach ihrer Einrichtung eine große Außenstelle, die Schulabteilung, in Osnabrück angesiedelt blieb), scheinen beide Städte auch als Standort staatlicher Verwaltung mehr auf Augenhöhe zu sein, wenngleich Oldenburg sich auch weiterhin wohl weniger durch die hier verbliebene Regierungsvertretung als vielmehr durch seine Funktion als Gerichtszentrum mit Oberlandesgericht und Generalstaatsanwaltschaft und durch die Präsenz staatlicher Kultureinrichtungen (Landesmuseen, Landesbibliothek, Staatstheater) von der Stadt an der Hase abhebt. Andererseits schmilzt Osnabrücks Vorsprung als Industriestandort dahin, vor allem was die Großbetriebe angeht,<sup>1</sup> eine Entwicklung, die inzwischen bundesweit ein normaler Anpassungsprozess ist und die deutsche Städtelandschaft kennzeichnet. Auch die Einwohnerzahlen beider Städte gleichen sich an, Oldenburg könnte Osnabrück in einigen Jahren sogar überflügeln, unkt man an der Hunte, und damit drittgrößte Stadt Niedersachsens werden, wobei man freilich geflissentlich übersieht, dass Osnabrück mit seinen Umlandgemeinden einen „Speckgürtel“ aufzuweisen hat, der das Oberzentrum an der Hase eher mit Bielefeld und Münster vergleichbar macht als mit Oldenburg. Eine gemeinsame Geschichte hat die Weser-Ems-Region, in der sich die beiden Städte als Oberzentren produzieren, nicht vorzuweisen. Erst die Wahlkreiseinteilung der Weimarer Republik schuf einen Zusammenhang Weser-Ems, wodurch wiederum die meisten politischen Parteien, so auch die NSDAP, diese unhistorische Region für ihre Parteiorganisation zugrunde legten. Weser-Ems wurde zumindest eine administrative Größe, als NS-Parteigau, als Regierungsbezirk und – auch zukünftig noch – als Behörden- und Gerichtssprengel und statistische Bezugsgröße.<sup>2</sup> Beide Städte sind nicht nur heute typische

---

1 Nach der Schließung des Stahlwerks 1988 droht nun auch in anderen großen Betrieben wie den Karmann-Werken zumindest eine Teilstilllegung der Produktion.

2 Steinwascher, Gerd: Verwaltungsreformen und historische Überlieferung – Vorgeschichte, Ergebnisse und Konsequenzen für das Oldenburger Land. In: Oldenburger Jahrbuch 107 (2007), S. 191–216.

## Johann Farina, Bürgermeister der Stadt Uelzen von 1913 bis 1946

Ein Versuch über die personelle Kontinuität im politischen Wandel

Thomas Vogtherr

Am 30. Januar 1946 wurde nach fast 33jähriger Amtszeit der Uelzener Bürgermeister Johann Farina im Alter von 71 Jahren in den Ruhestand verabschiedet. Eine Amtstätigkeit, deren Länge kaum ihresgleichen haben dürfte und die über das Ende des wilhelminischen Kaiserreichs in die Weimarer Republik, sodann durch die nationalsozialistische Herrschaft des „Dritten Reiches“ hindurch bis zur Wiedereinsetzung durch die britische Militärregierung geführt hatte, endete mit einer Feierstunde der städtischen Gremien. Ein Bürgermeister schied aus, der seine Stadt geprägt hatte und der von seiner Zeit geprägt worden war, wie beides für kaum einen zweiten in der langen Reihe der Uelzener Bürgermeister der Neuzeit gegolten haben dürfte.<sup>1</sup>

---

1 Der Anlass zu dieser Skizze ist ein dreifacher: Zunächst will ich auf diesem Wege und auch durch diese Arbeit Uta Reinhardt meinen Dank sagen. Sie hat meinen wissenschaftlichen Werdegang seit der Arbeit an der Dissertation verfolgt und mir im Stadtarchiv Lüneburg die Wege zu den Urkunden des 13. und 14. Jahrhunderts gewiesen. Hinzu kommt als zweiter Entstehensgrund die Tatsache, dass das von mir bereits für diesen Anlass vorgesehene Thema dieses Aufsatzes urplötzlich in Uelzen politische Aktualität erhielt, insofern Farina in die Diskussion geriet und gefragt wurde, ob die Benennung einer Straße nach diesem Bürgermeister noch akzeptabel sei, der Straße, in der – drittens – ich während meiner Jugendzeit lebte und in der meine Eltern noch heute leben. – Die Quellensituation für diese Skizze ist schwierig, wenn man nicht die Aktenüberlieferung zu mehr als drei Jahrzehnten Stadtgeschichte insgesamt durchsehen kann. Im Stadtarchiv Uelzen findet sich unter Fach 196 Nr. 10 (V. Historie/Genealogie/Bürger: Farina) eine weitgehend unpaginierte und unstrukturierte, sicherlich alles andere als vollständige Sammlung von Selbstzeugnissen Farinas, ausschließlich in späteren Abschriften von der Hand seines Schwiegersohnes Hermann Argow aus dem Jahre 1996 (künftig zitiert als „Akte Farina“); wo die Originale dieser Selbstzeugnisse zu finden sein mögen, ließ sich nicht feststellen. Ebenso wenig ließ sich eine mit Sicherheit vorhandene Personalakte Farinas im Stadtarchiv Uelzen bzw. in der Stadtverwaltung ermitteln. Gewisse Ergänzungen sind möglich aufgrund der knappen Akte der Kommunalaufsicht im Regierungspräsidium Lüneburg (Niedersächsisches Landesarchiv – Hauptstaatsarchiv Hannover Hann. 180 Lüneburg Acc. 3/150 Nr. 213) sowie aufgrund der Entnazifizierungsakte, die den bekannten Fragebogen der Militärregierung gleich in zweifacher Ausfertigung mit unterschiedlichen Einträgen enthält (ebd. Nds. 171 Lüneburg WZN 5831). Diese und alle anderen Quellen werden jeweils am Orte nachgewiesen. – Farina hat lediglich eine einzige biografische Skizze erhalten, zu deren Eigenheiten meine Kommentare am jeweiligen Ort zu vergleichen sind: Egge, Reimer: „... daß Sie es nie an gutem Willen zur guten Tat haben fehlen lassen.“ Johann Maria Farina, Bürgermeister der Stadt Uelzen. In: Heimatkalender für Stadt und Kreis Uelzen 1997, S. 33–38. Die darin zitierten „Erinnerungen“, geschrieben 1944 bis 1951, sind nicht auffindbar; Textzitate daraus können nur aus dem Abdruck bei Egge erfolgen.

\* \* \*

Johann Maria Robert Gustav Farina wurde am 19. September 1874 als Sohn des Zigarrenhändlers Fritz Farina und seiner Ehefrau Klara Luise, der Tochter eines braunschweigischen Oberförsters namens Schulz, in Blankenburg am Harz geboren. Die Reifeprüfung legte Farina – seit wenigstens 1886 in der Familienpension Lincke in Braunschweig wohnhaft – 1895 am Braunschweiger Gymnasium Martino-Katharineum in der Breiten Straße ab. Anschließend studierte er zunächst in Leipzig, dann in Göttingen Rechtswissenschaften und bestand 1898 die Erste Juristische Staatsprüfung.

Als Einjährig-Freiwilliger beim Braunschweigischen Infanterie-Regiment Nr. 92 leistete Farina vom 1. April 1899 bis zum 31. März 1900 seinen Militärdienst ab. Anschließend absolvierte er sein Referendariat, dessen Abschluss mit dem Assessorexamen er 1902 vor der Herzoglichen Juristischen Prüfungskommission in Braunschweig bestand. Nach einer kurzen Tätigkeit als „Hilfsarbeiter“ beim Stadtmagistrat seiner Geburtsstadt Blankenburg vom Februar 1903 bis zum Mai 1904 wurde er zum Magistratsmitglied und Zweiten Bürgermeister der Stadt Peine gewählt. Dieses Amt bekleidete er vom 15. September 1904 bis zum 1. Mai 1912. Von Peine aus wurde Farina am 29. März 1912 in das Amt des Bürgermeisters der Stadt Hötter gewählt, das er vom 1. Mai 1912 bis zum 1. Mai 1913 wahrnahm.

Am 15. Februar 1913 wurde Farina zum Bürgermeister der Stadt Uelzen gewählt. Nach dem Wechsel des bisherigen Bürgermeisters Dr. jur. Theodor Wilhelm Mützelburg (Amtsdaten 1910–1913, † 1959 im Alter von 81 Jahren) nach Emden<sup>2</sup> war die Nachfolge am 17. Dezember 1912 ausgeschrieben worden. Zwei Monate nach der Wahl erfolgte durch Allerhöchsten Erlass Kaiser Wilhelms II. die Bestätigung, und am 8. Mai trat Farina seinen Dienst in Uelzen an.<sup>3</sup> Pflichtgemäß versicherte die Kommunalaufsicht der Stadt Hötter, das Regierungspräsidium Minden, der Korrespondenzbehörde in Lüneburg unter dem Datum des 19. März 1913: „In Bezug auf seine [d.h. Farinas] politische Gesinnung hat sich nur erkennen lassen, dass er jedenfalls gut vaterländisch und königstreu gesinnt ist, welcher politischen Partei er angehört, zu erkennen, hat sich noch keine Gelegenheit geboten.“ Deutlicher noch hatte sich ein Jahr vorher, am 21. April 1912, das Regierungspräsidium Hildesheim über Farina geäußert: „Er (...) soll sich politisch zu den rechts stehenden Parteien zählen.“

Am 5. November 1909 heiratete Farina in Köln die damals 21jährige, aus Riga gebürtige Eleonora Schleicher († 1978), die er als Lehrerin in Peine kennen gelernt hatte. Aus der Ehe sollten vier Töchter hervorgehen, von denen eine bereits als Kind starb.

---

2 Herrn Dr. Rolf Uphoff vom Stadtarchiv Emden danke ich für die Übermittlung von Daten zu Mützelburg (E-Mail vom 1.7.2008).

3 Die vorstehenden Daten, im Wesentlichen aus einer „Abschrift des handschriftlichen Lebenslaufes von Johann Maria Farina, geschrieben etwa 1912, ergänzt im Jahre 1946“. In: Stadtarchiv Uelzen, Akte Farina, sowie nach den „Erinnerungen“ Farinas, zit. bei Egge: Farina (wie Anm. 1), vor allem S. 33f., der im Übrigen den Lebenslauf von 1912 fast wörtlich wiedergibt, ohne dies nachzuweisen. – Die Daten zu Farinas Amtsführung in Peine und Hötter nach NLA – HStA Hannover Hann. 180 Lüneburg Acc. 3/150 Nr. 213; darin auch die folgenden Zitate zu seiner politischen Einstellung.