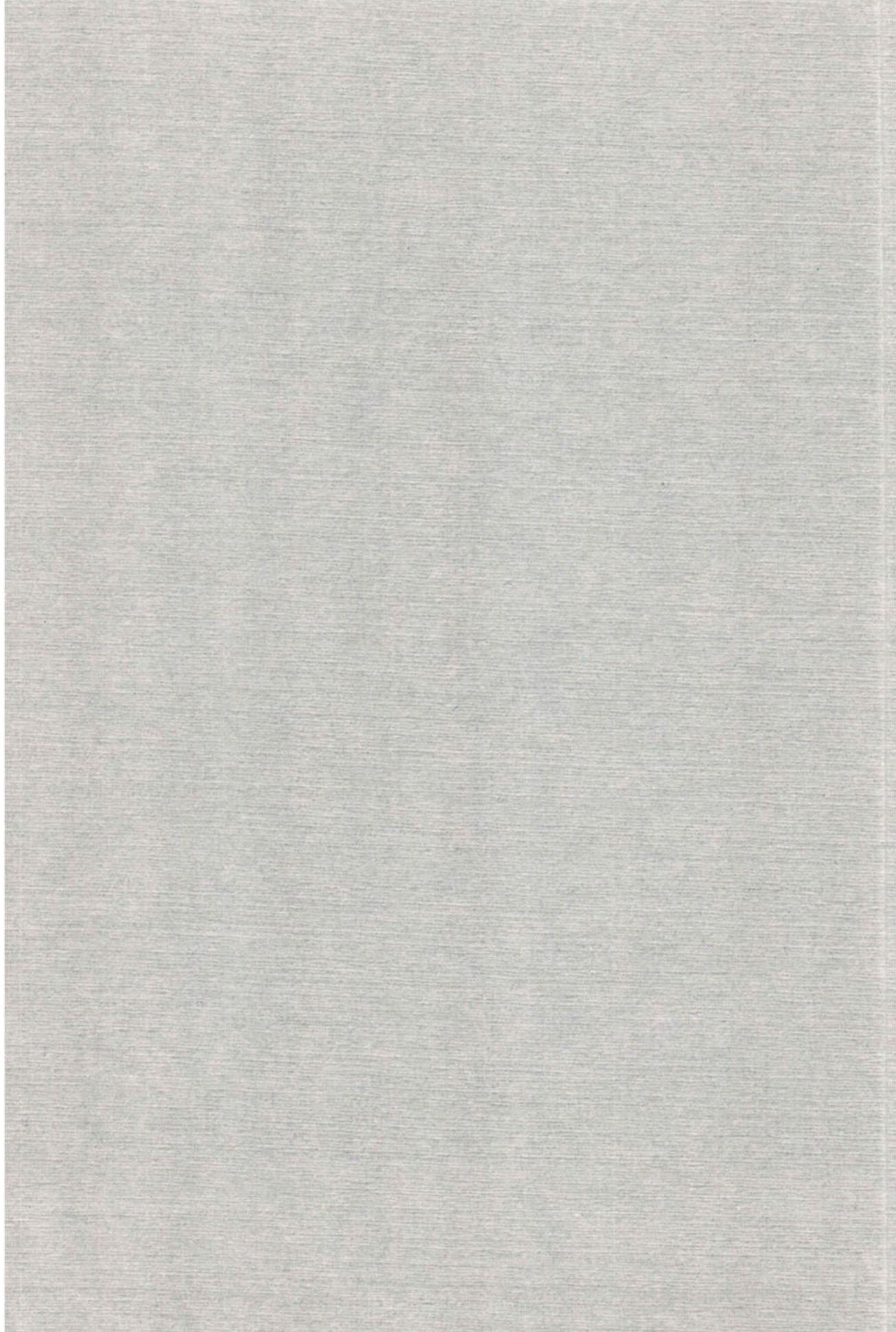


SAARBRÜCKER  
HEFTE

HEFT 55 SAARBRÜCKEN 1984





Die SAARBRÜCKER HEFTE erscheinen halbjährlich / Schriftleiter: Dipl.-Ing. Dieter Heinz, Saarbrücken 3, Gutsforsthaus Eschberg, Eschberger Weg 70, Telefon (06 81) 81 19 49 / Herausgeber: Kulturamt der Stadt Saarbrücken / Nachdruck ohne vorherige Zustimmung der Schriftleitung nicht gestattet; alle Übersetzungsrechte bleiben vorbehalten; für unverlangte Einsendungen haftet die Schriftleitung nicht. Preis des Einzelheftes 6,- DM / Abonnementspreis: 5,- DM. Abonnements werden entgegengenommen vom Minerva-Verlag, 6600 Saarbrücken 3, Futterstraße 25, Tel. 3 59 64, und vom Kulturamt der Stadt Saarbrücken, 6600 Saarbrücken 1, Altes Rathaus am Schloßplatz, Telefon 30 01-4 02 / Führen in Lesezirkeln nur mit Genehmigung / Druck: SDV Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 6600 Saarbrücken 3, Halbergstraße 3, Telefon (06 81) 6 49 41.

# SAARBRÜCKER HEFTE

HERAUSGEGEBEN VOM  
KULTURAMT  
DER STADT SAARBRÜCKEN

HEFT 55 1984



MINERVA-VERLAG SAARBRÜCKEN

## INHALTSVERZEICHNIS

- |    |  |
|----|--|
| 5  | Oskar Lafontaine<br>ZUM 75JÄHRIGEN BESTEHEN DER GROSSSTADT SAARBRÜCKEN |
| 9  | Wilfried Loth<br>75 JAHRE GROSSSTADT SAARBRÜCKEN                       |
| 15 | Ernst Küntzer<br>75 JAHRE GROSSSTADT SAARBRÜCKEN                       |
| 27 | Max Klein<br>SAAR-BRÜCKEN IN SAARBRÜCKEN                               |

Oskar Lafontaine

## ZUM 75JÄHRIGEN BESTEHEN DER GROSSSTADT SAARBRÜCKEN

Rede des Oberbürgermeisters am 29. März 1984 anlässlich des Festaktes

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt ist ein bemerkenswertes Unikum zwischen Landschaft, Natur und einem Gebilde, das man auf eine menschenähnliche Weise liebt. Sie ist von Menschen gebildet, wird von Menschen bewohnt und bietet sich in dieser untrennbaren Einheit von Gebilde und Bewohnern an. Die Ausdehnung des Ich auf die Heimatstadt oder auf die gewählte, um nicht zu sagen, erwählte Stadt – „Ich bin ein Berliner“ – trug alle Züge einer Clan-Zugehörigkeit, einer erwünschten oder einer, der man sich eher schämt.

So beschreibt Alexander Mitscherlich das Verhältnis des Einzelnen zu seiner Heimatstadt in seinem Buch „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“.

Heute, angesichts des 75jährigen Jubiläums der Stadt Saarbrücken, trägt das Bekenntnis „Mir sin Saarbrigger“ alle Züge einer Clan-Zugehörigkeit – einer erwünschten, und nicht einer, derer man sich eher schämt. Was ist das Unverwechselbare an dieser Stadt an der Grenze zu Frankreich, die sich selbst die Aufgabe gestellt hat, Stadt der Begegnung zu sein? Wie jeder von uns unverwechselbar zur Welt kam, so sind auch Städte und Gemeinden immer unverwechselbar – niemals Kopie. Berühmt sind die Saarbrücker und auch die übrigen Saarländer durch ihre Lebensart, durch ihre Fähigkeit, eine Fünf gerade sein zu lassen, durch ihre Neigung zur Kameradschaft und Gastfreundlichkeit.

Das „Savoir-vivre“ der französischen Nachbarn liegt uns mehr als das preußische Pflichtbewußtsein. „Esse unn dringge halt Leib unn Seel sesamme“, wissen die Menschen an der Saar, und sie haben es verstanden, sich mit ihrer wechselvollen Geschichte einzurichten.

Der Austausch mit der französischen Kultur prägt das Bild unserer Stadt und hat es immer im Laufe der Geschichte geprägt. Und dennoch: Trotz der Grenzlage – oder gerade wegen der Grenzlage – ist ihre eigentümliche Bodenständigkeit oder Heimatliebe bei allen Saarbrückern und Saarländern festzustellen. „Dehemm iss dehemm“ sagt der Saarländer und nichts kann kürzer oder bündiger aussagen, was er empfindet. Originale sind im Zeitalter der Vermassung gefragt. Und so wie jede Stadt ein Original ist bringt sie auch ihre Originale hervor. Früher waren es „Es Gutzje unn de Mïau“, die als Saarbrücker Originale auf ihre Art das zusammenfaßten, was die Lebensart des alten Saarbrücken ausgemacht hat. Heute hören wir oft die Klage, daß es keine Originale mehr gäbe. Wenn es so wäre, wäre das ein Ausweis für den Verlust der Identität – auch der Identität unserer Stadt. Gibt es sie nicht mehr – oder sind doch noch Mitbürger und Mitbürgerinnen – wie die Zeitungsverkäuferin, die „Rote Lilo“ oder der Maler Hans Joachim Müller, genannt „Der König“ Originale, die auch heute noch auf ihre Art für das Unverwechselbare der Stadt Saarbrücken einstehen?

Könnte man sich die beiden ebensogut in Köln oder Hamburg vorstellen? Ich meine nicht. Ebenso wenig wie sich das lebendige Leben unserer Vereine in der Saarbrücker Form andernorts entfalten könnte.

An was denkt denn der Einheimische, wenn er sich mit seiner Stadt identifiziert?

Denkt er an den 1. FC Saarbrücken oder an den Pre-Ma-Bü-Ba, an den St. Johanner Markt oder denkt er an die Bahnhofstraße oder denkt er an den Schloßplatz, an die Saaranlagen?

Unbestreitbar ist jede Neigung, die einer Stadt entgegengebracht wird, ein affektiver Prozeß. Wenn sich die Bürger in ihrer Stadt wohlfühlen können, wird die Stadt zu ihrem Liebesobjekt. Wohlfühlen kann man sich aber immer nur mit anderen zusammen, in der Geselligkeit also, – und daher macht das Vereinsleben einen solch wichtigen Teil unseres städtischen Lebens aus. Wenn man heute feststellen kann, daß die Vereine in unserer Stadt ihre Identität bewahrt haben und daß sie gleichwohl nach der Gebietsreform 1974 zu einer großen Familie zusammengewachsen sind – schlagend dadurch unter Beweis gestellt, daß der Dudweiler Peter Prinz die Karnevals-Vereine anführt, wenn das Rathaus der Stadt Saarbrücken gestürmt wird, – dann wird dadurch unsere Vielfalt, unverwechselbare Identität und gleichermaßen Zusammengehörigkeit repräsentiert.

Ist das Vereinsleben einer Stadt Gradmesser für die Gesundheit einer Stadt, dann ist es um die Gesundheit unserer Stadt Saarbrücken gut bestellt. Die Stadt ist sozialer Organismus, der sensibel die neuen Zeitströmungen erfaßt und versucht, sich darauf einzustellen.

Stadt der Begegnung – das ist wahrlich ein Programm. In einem Zeitalter der Selbstgefährdung der Menschheit ist nichts wichtiger als dieses Programm zu realisieren. Saarbrücken hat es getan – durch seine Städtepartnerschaften mit Nantes und Tbilissi, mit der Woche des jungen französischen Theaters, mit den Verbindungen nach Portugal, nach England, nach Amerika, durch den kulturellen Austausch mit der DDR und durch vielfältige Kontakte in andere Teile der Welt.

Den Menschen an der Grenze muß nicht vermittelt werden, wie lebenswichtig es ist, sich über die Grenzen hinweg zu verständigen. In friedlichem Wettbewerb mit anderen Städten muß die Stadt Saarbrücken ihre Zukunft gestalten. Sie ist eine der waldreichsten Städte der Bundesrepublik. Sie versucht dem Zeitgeist entsprechend der Zerstörung der Umwelt auch durch kommunale Entscheidungen entgegenzuwirken.

Als eine der ersten Städte richtete sie ein entsprechendes Amt ein, das die städtischen Entscheidungen auch auf die Umweltverträglichkeit zu überprüfen hatte.

Vorbildlich arbeitete das Amt für Energie und Umwelt auf dem Gebiet der Energieeinsparung, entwickelte ein eigenes Energieversorgungskonzept. Eingezwängt in das Tal der Saar scheuen wir uns auch nicht, im Fahrrad ein städtisches Verkehrsmittel der Zukunft zu sehen. Unsere Stadt wehrte sich

auch bisher erfolgreich gegen Großprojekte wie die Kanalisierung der Saar im City-Bereich – vor Jahrzehnten sicherlich ökonomisch gerechtfertigt, heute unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht mehr zu vertreten und erst recht nicht mehr ökologisch zu begründen.

1909 entstanden aus den Städten Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach die Groß-Stadt Saarbrücken. Heute, nach der Gebietsreform, ist sie zu einer funktionierenden Einheit zusammengewachsen. Sie gliedert sich in den Innenstadtbereich und die Nebenzentren Dudweiler, Burbach und Brebach. Sie investiert nicht nur – wie böse Zungen behaupten – am St. Johanner Markt, am Nanteser Platz, am Schloß und an der Hafensinsel – sondern auch am Markt Burbach, wo sie ein Bürgerhaus errichtete und verkehrsberuhigte Zonen geschaffen hat, oder in Dudweiler, indem sie den Beschluß, die Bebauung der Stadtmitte Dudweiler durchzuführen, als Erbe übernahm und vollzogen hat. Auch im Bezirk Halberg mit seiner noch florierenden Hütte hat sie zusammen mit dem Stadtverband Saarbrücken durch den Bau des neuen Berufsbildungszentrums den Beginn eines neuen Zentrums eingeleitet.

Als Herz des Landes – in Mitleidenschaft gezogen von der lange anhaltenden Krise bei Kohle und Stahl – eine der Ursachen des finanziellen Tiefs unseres Landes – mußte sich Saarbrücken im Wettbewerb mit Metz, Nancy, Trier, Luxemburg, Kaiserslautern behaupten.

Sie wandelt sich zum Dienstleistungszentrum – der Verlust industrieller Arbeitsplätze konnte weitgehend durch neue Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich ausgeglichen werden. Sie versucht, mit einem zweiten Arbeitsmarkt der Massenarbeitslosigkeit entgegenzusteuern und findet mit ihren Modellprojekten Beachtung in der gesamten Bundesrepublik.

Über die Einrichtung eines Technologie-Zentrums auf dem Gebiet der früheren Drahtseilfabrik Heckel versucht sie, rechtzeitig mit dabei zu sein, wenn technologischer Wandel Märkte der Zukunft erschließt.

Und dennoch: Wer jemals über das, was eine Stadt sein kann, nachgedacht hat, weiß, was die Polis an der Wiege der europäischen Kultur bedeutet, der weiß, daß Stadt ein kulturelles Programm ist. Es ehrt unsere Stadt, wenn morgen zum Geburtstag der Verband Deutscher Schriftsteller bei uns in Saarbrücken zu Gast ist. Wenn die Träger der Namen, die die Kultur der Bundesrepublik in der übrigen Welt in hervorragender Weise repräsentieren – wie Heinrich Böll und Günter Grass – Gäste bei uns sind.

Es spricht für die Saarbrücker, wenn das jährlich stattfindende Altstadtfest nicht nur ein Treffpunkt geselligen Beisammenseins ist, sondern wenn damit eine Leitidee und ein kulturelles Programm verbunden sind. Es spricht für unsere Stadt, wenn sie neben der Woche des jungen französischen Theaters mit dem Max-Ophüls-Wettbewerb einen Namen gemacht hat, der mittlerweile über die Grenzen der Bundesrepublik hinauswirkt.

Es spricht für unsere Stadt, wenn sie mit dem Staatstheater ein Drei-Sparten-Haus unterhält und wenn sie – bedingt durch den Sitz des Saarländischen Rundfunks zwei Orchester in ihren Mauern beherbergt.

Es spricht für unsere Stadt, wenn sie ein kulturelles Leben hat und wenn auf dem Gebiet der bildenden Kunst so viele Talente aufwachsen.

„Stadt ist – gelungen oder mißlungen, kultiviert oder trübsinnig – Gruppenausdruck und Ausdruck der Geschichte von Gruppen, ihrer Machtenthaltung und Untergänge; ein unsichtbares, aber ein wirksames Band verknüpft Einstellungen, Mentalität, Beweglichkeit, Traditionalismus, der in einer Stadt lebenden Geschlechterfolge. Ein Stilgefühl besonderer Art ist der ‚Stadtgeist‘.“  
(Alexander Mitscherlich)

Solange die Saarbrücker auf ihre Stadt stolz sind und solange sie in diesem Clan-Bewußtsein feststellen: „Mir sin Saarbrigger“, solange wird auch die zukünftige Stadt den Nachgeborenen das bieten, was das alte Saarbrücken seinen Einwohnern immer geboten hat: Heimat.

Wilfried Loth

## 75 JAHRE GROSSSTADT SAARBRÜCKEN

Ansprache zum Festakt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Mit-Jubilar-Bürger, sehr verehrte Gäste!

Ist das 75jährige Bestehen der Großstadt Saarbrücken ein Anlaß zum Feiern? Viele von uns werden mit der Antwort zögern. Diese Stadt Saarbrücken hat in ihrer kurzen Geschichte zu viele einschneidende Traditionsbrüche erlebt, ihre Vergangenheit ist dem heutigen Bewußtsein ihrer Bürger zu weit entrückt, als daß wir spontan sagen könnten, was es denn da zu feiern gibt. Gewiß aber ist das Jubiläumsdatum ein Anlaß, sich mit der Vergangenheit dieser Stadt zu beschäftigen. Nur wer die Vergangenheit Saarbrückens kennt, kann einschätzen, welche Traditionen heute noch fortwirken und was die Gegenwart im übrigen von den früheren Epochen unterscheidet; nur der kann folglich ein begründetes Selbstbewußtsein für die Gegenwart entwickeln.

Was Saarbrücken historisch geprägt hat, darüber läßt sich in der Tat am meisten in Erfahrung bringen, wenn man sich der Geschichte der Großstadtgründung für einem Dreivierteljahrhundert zuwendet. Gewiß, die Geschichte des Saarbrücker Raumes beginnt nicht erst mit der Vereinigung der Städte St. Johann, Saarbrücken und Malstatt-Burbach zur Großstadt Saarbrücken am 1. April 1909. Frühe Siedlungszeugnisse reichen bis in die keltische Zeit zurück; über das Stadtrecht verfügte St. Johann seit 1321 und das alte Saarbrücken links der Saar noch eine gute, nicht genau bestimmte Zeit länger; und als Residenzstadt entfaltete dieses Saarbrücken zur Zeit des Barockfürsten Wilhelm Heinrich bemerkenswerten Glanz. Indessen haben diese Traditionen vergleichsweise wenig Spuren hinterlassen. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts war der ganz überwiegende Teil des heutigen Stadtgebietes unbesiedelt. Saarbrücken war eine bescheidene Handels- und Verwaltungsstadt mit knapp 5 000 Einwohnern, seit der Französischen Revolution ohne fürstlichen Protektor, aber noch ganz um den alten Stadtkern zwischen Schloß und Ludwigskirche konzentriert; St. Johann ein bäuerliche-kleinbürgerliches Landstädtchen mit 3 500 Einwohnern, noch kaum aus dem alten Mauerring zwischen Fürstenstraße und Bleichstraße hinausgewachsen; Malstatt, Burbach und St. Arnual stille Bauerndörfer, deren Einwohnerzahl sich um die 1 000er Grenze bewegte. Was heute als Saarbrücker City bezeichnet wird, war damals Weide- und Ackerland; und von Malstatt bis nach Saarbrücken brauchte man zu Fuß eine gute Stunde, denn einen anderen Saar-Übergang als die Alte Brücke gab es noch nicht.

Das Saarbrücken, das wir heute kennen, ist im wesentlichen erst ein Produkt der industriellen Revolution, die – nach Anfängen um die Mitte des 19. Jahrhunderts – das Gesicht der Saarbrücker Region insbesondere in den Jahren des Kaiserreichs, d. h. zwischen 1871 und 1914 dramatisch verändert hat. Marksteine dieser Revolution waren die Herstellung eines Eisenbahnanschlusses 1852 und die Eröffnung einer Schifffahrtsverbindung zum Rhein-Marne-Kanal 1865: Sie ermöglichten eine Vervielfachung des Kohleabsatzes

und der Kohleproduktion an der Saar und ließen die Saar-Städte damit allmählich zu Metropolen eines Industriereviers werden. Gleichzeitig führte die Ansiedlung von Industriebetrieben, insbesondere die Eröffnung des Burbacher Hüttenwerks 1857 und der Ausbau der Halberger Hütte, zu einem massenhaften Zuzug von Arbeitern aus den umliegenden Landregionen. Die Einwohnerzahl des späteren Großstadtgebiets stieg auf diese Weise geradezu explosionsartig an – von etwa 12 000 um die Jahrhundertmitte über 75 000 zur Zeit der Jahrhundertwende auf knapp 110 000 am Vorabend des Ersten Weltkriegs, also innerhalb von zwei Generationen auf das Zehnfache!

Die alten Ortschaften wuchsen mit ihrer Verbreiterung rasch aufeinander zu, und die Verbindungen zwischen ihnen wurden enger. 1865 wurde die Brückenverbindung vom St. Johanner Bahnhof nach Saarbrücken fertiggestellt, die heutige Luisenbrücke. 1894 folgte die Brückenverbindung von Malstatt nach Saarbrücken; 1907 die Verbindung von Burbach nach Gersweiler; 1910 schließlich die Verbindung von der Dudweiler Straße zum Neumarkt, der Vorläufer der heutigen Wilhelm-Heinrich-Brücke. 1896 nahmen – auch dies ein Anzeichen für Kommunikations-Verdichtung – die beiden ersten Straßenbahn-Linien ihren Verkehr auf; und auch sonst wurden in diesen Jahren die Grundlagen für die heutige Infrastruktur des Saarbrücker Raumes gelegt.

Dabei lief das ländliche St. Johann der ehemaligen Residenzstadt Saarbrücken rasch den Rang ab. Nachdem die preußische Staatsregierung bestimmt hatte, daß der Bahnhof im Hinblick auf eine mögliche militärische Auseinandersetzung mit Frankreich nicht auf der linken Saarseite angelegt wurde, sondern rechts der Saar vor den Toren von St. Johann, siedelten sich Kaufleute, Gewerbetreibende und Verwaltungen zunehmend im westlichen Vorfeld von St. Johann an; und dann verstärkten die St. Johanner die Effekte ihres Standortvorteils noch dadurch, daß sie mit ihren kommunalen Steuersätzen immer deutlich hinter den Saarbrücker Sätzen zurückblieben. Auf diese Weise überrundete St. Johann die Schwesterstadt nicht nur in der Bevölkerungszahl, sondern insbesondere an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Als 1880 die preußische Bergwerksdirektion ihren Sitz vom Schloßplatz in den neuen Prachtbau an der Reichsstraße verlegte, war die Deklassierung Saarbrückens nicht mehr zu übersehen. – Noch schneller als St. Johann wuchsen Malstatt und Burbach – freilich nur an Bevölkerungszahl, nicht im gleichen Maße an Wirtschaftskraft: Hier entstand eine jener großen Arbeiter-Agglomerationen, wie sie für die Zeit der Hochindustrialisierung typisch waren.

Die Konstituierung der Großstadt Saarbrücken war Folge und in gewisser Weise auch Abschluß dieser Entstehung industrieller Zentren. Zunächst ermöglichte die gestiegene Finanzkraft den Saar-Kommunen die Errichtung eigener Kommunalverwaltungen. Als 1859 die Rheinische Städteordnung an der Saar eingeführt wurde, wurden St. Johann, Saarbrücken und Malstatt-Burbach zu je eigenen Bürgermeistereien deklariert, die sich dann auch bald eigene Verwaltungen zulegte – St. Johann und Saarbrücken 1862, Malstatt-Burbach 1866. 1875 erlangte auch Malstatt-Burbach den Status einer Stadtgemeinde. In den 1890er Jahren wuchsen die drei Städte dann so eng zusammen, daß ihre Vereinigung geboten erschien. Verkehrsführung und Raumordnung waren nicht mehr ohne wechselseitige Absprachen zu regeln; und die wachsenden städtischen Dienstleistungen – von der Elektrizitätsversorgung bis zum Ausbau des Schulwesens – waren gemeinsam rationeller zu erbringen als getrennt.

Vor allem aber hemmte die bestehende Konkurrenz zwischen den Saar-Städten eine Ausweitung der Gemeinschaftsaufgaben, wie sie zur Sicherung der industriellen Reproduktion und der nötigen Massenloyalität in einer industriellen Gesellschaft unterdessen unerlässlich geworden war: Um gegenüber St. Johann nicht ganz ins Hintertreffen zu geraten, hielten sich nämlich auch die Saarbrücker Stadtväter mit Steuerforderungen an ihre Bürger zurück; und so hatten die Saar-Städte bald die niedrigsten Steuersätze in der ganzen Rheinprovinz. Die städtischen Schulden stiegen folglich rasch an, insbesondere in Saarbrücken, wo man erhebliche Anstrengungen unternahm, die Standortnachteile auszugleichen; und der Spielraum für neue Investitionen wurde immer geringer.

Was unter übergreifenden Gesichtspunkten unabweisbar erschien, war indessen nicht so ohne weiteres zu verwirklichen. Hier bietet die Geschichte der Vereinigung der Saar-Städte Parallelen zur Einigung Europas und den Schwierigkeiten, mit denen das Integrationsprojekt auf europäischer Ebene zu tun hat. Eine Vereinigung, deren wesentlicher Zweck darin bestand, eine höhere Besteuerung der Bürger zu ermöglichen, so etwas war politisch kaum durchsetzbar. Außerdem drohte eine solche Vereinigung natürlich in allen beteiligten Kommunen mühsam erworbene und sorgsam gehütete Besitzstände und Machtpositionen ins Wanken zu bringen. Und schließlich hatte die Konkurrenz zwischen Saarbrücken und St. Johann zu soviel wechselseitiger Abneigung geführt, daß einem Zusammenschluß auch die denkbar größten emotionalen Barrieren entgegenstanden. Das Pistolenduell, das die Bürgermeister Feldmann und Neff im Oktober 1894 um die Ehre ihrer Städte austrugen, illustriert diesen Sachverhalt in karikaturhafter Zuspitzung; ebenso die Auseinandersetzung um den Standort für ein Kaiser-Wilhelm-Denkmal – eine Auseinandersetzung, die schließlich damit endete, daß das repräsentative Bauwerk 1903 genau an der Grenze zwischen den beiden Städten, nämlich mitten auf der Alten Brücke plaziert wurde; unter erheblichen Mehrkosten, versteht sich. Einigungsinitiativen liefern unter diesen Umständen lange Zeit ins Leere.

Konkrete Gestalt nahm das Einigungsprojekt erst im Jahre 1905 an, als die Stadtväter von Malstatt-Burbach unter Vorsitz von Bürgermeister Schmoock Verhandlungen über eine Städtezusammenlegung vorschlugen. Ohne eigene städtische Tradition und am Konkurrenzkampf zwischen St. Johann und Saarbrücken nicht beteiligt, war man hier noch am ehesten in der Lage, über die Stadtgrenze hinauszudenken; und durch das stürmische Wachstum der wenig kapitalkräftigen Arbeitsbevölkerung wurde man auch besonders nachhaltig angeregt, dies zu tun. Unterstützung fanden die Stadtväter von Malstatt-Burbach bei zwei mächtigen Gruppen: Zum einen bei der preußischen Verwaltung, für die sich insbesondere der Landrat Boetticher engagierte; zum anderen bei der Mehrheit der Geschäftswelt der drei Saar-Städte, vertreten in der Saarbrücker Handelskammer. Im übrigen blieben die Widerstände jedoch beträchtlich, insbesondere in St. Johann, wo man um den Verlust des Standortvorteils fürchtete. Und so kam es während der beiden folgenden Jahre zu erbitterten Auseinandersetzungen, in denen sich sowohl der Saarbrücker als auch der St. Johanner Bürgermeister mit ihren Stadtverordneten-Versammlungen zerstritten und wiederholt die Gerichte bemüht wurden.

Den Ausschlag gaben schließlich die Pressionsmittel, über die die Einigungsbeürworter verfügten: Malstatt-Burbach konnte dank seiner Größe – es war unterdessen die größte der drei Städte – damit drohen, im Alleingang aus dem

Landkreis Saarbrücken auszuscheiden und dadurch die beiden Schwesterstädte mit höheren Kreisabgaben zu belasten. Außerdem konnte es, wie die geographischen Verhältnisse nun einmal waren, den St. Johannern die Übernahme ihrer Abwässer verweigern, die nach dem Willen der Staatsregierung nicht mehr einfach in die Saar geleitet werden durften. Wollten die St. Johanner ihr Abwasserproblem lösen, so *mußten* sie sich mit den Nachbarn zusammentun, so sehr es ihnen gegen den Strich ging.

Nachdem die Stadtverordneten-Versammlung von St. Johann dem Einigungsprojekt schließlich im November 1907 grundsätzlich zugestimmt hatte, wurde noch ein ganzes Jahr lang über die Details der Zusammenlegung verhandelt, zuletzt noch unter Einschaltung des Regierungspräsidenten, der von Trier angereist kam, um ein beträchtliches Stück Vermittlungsarbeit zu leisten. Dabei mußte jeder der drei Bürgermeister auf sein Amt verzichten: Die neue Stadt war auch jetzt nur bei einem neuen, von außen kommenden Stadtoberhaupt akzeptabel. Den Namen bezog die neue Stadt von Saarbrücken, das geographisch eindeutig war und zudem durch die Schlacht im Deutsch-Französischen Krieg von 1870 reichsweit bekannt; der Verwaltungssitz kam im Gegenzug nach St. Johann, wo man über das weitaus größte und prächtigste Rathaus verfügte. So kam die neue Stadt schließlich nach dem Muster eines erfolgreichen Integrationsprozesses zustande: Nicht von jedermann freudig begrüßt, aber dauerhaft, da auf ausgewogenen Kompromissen beruhend.

Wichtiger als die Details des Einigungsprozesses ist indessen das Ergebnis: eine Stadt, die ganz überwiegend vom Erwerbsstreben und vom Machtbewußtsein des wilhelminischen Bürgertums geprägt war. Das gehobene Bürgertum, meist protestantisch und mit einem wachsenden Anteil „Hergeloffener“ aus allen Teilen des Reiches, war nicht nur gesellschaftlich tonangebend; es verfügte auch nahezu ausschließlich über die politische Macht. Die Stadtverordneten wurden nach dem Dreiklassen-Wahlrecht gewählt; folglich waren in den Stadtverordneten-Versammlungen die Honoratioren ganz unter sich: Kaufleute, Fabrikanten, Unternehmer findet man in ihren Reihen, ebenso Justizräte, Medizinalräte, Gymnasialprofessoren, hohe Verwaltungsbeamte und Rentiers, allenfalls noch begüterte Handwerksmeister.

Die Arbeitermassen hatten keinen Zugang zu den politischen Repräsentativkörperschaften und sie unternahmen zumeist auch gar nicht erst den Versuch, sich über diese Körperschaften politisch ins Spiel zu bringen. Ganze 30 % der Wahlberechtigten in der dritten, einkommensschwächsten Wählerklasse machten von ihrem Wahlrecht tatsächlich Gebrauch. Ein weitverzweigtes System von hierarchischer Gliederung, Prämien, Sozialleistungen, Kontrollen des privaten Lebensbereichs, Entlassungsdrohungen und Bespitzelungen sorgten dafür, daß die Arbeiter im großen und ganzen ruhig blieben, wenigstens an der Oberfläche. Ansätze zur Selbstorganisation von Arbeitern blieben in den ersten, mühevollen Anfängen stecken. Weil der Klassengegensatz von Arbeitern und Bürgern hier vielfach identisch war mit dem konfessionellen Gegensatz von Katholiken und Protestanten, trat diese Arbeiterbewegung zunächst als katholische Bewegung in Erscheinung; dies hat ihr den Zugang zur Macht freilich auch nicht erleichtert. Noch weniger als die Katholiken, konnten die Sozialdemokraten von sich reden machen; *sie* fielen noch nicht einmal zahlenmäßig ins Gewicht.

Das herrschende Bürgertum aber hatte seinen Frieden mit dem preußischen Obrigkeitsstaat gemacht – das war an der Saar nicht anders wie in den übrigen Teilen des Reiches. Bis 1866 waren die Saar-Städte Hochburgen der liberalen Verfassungsbewegung gewesen; aber dann hatten sich ihre Bürger Bismarcks Machtanspruch untergeordnet und auf den wirtschaftlichen Erfolg im neuen Reich konzentriert; und mit dem Zuzug immer neuer Arbeitermassen, hatten sie selbst zu autoritären Ordnungsformen Zuflucht genommen. Anders, mit demokratischen Mitteln, glaubten sie der Entwicklung nicht mehr Herr werden zu können. Was sie dabei an eigenen traditionellen Werten aufgaben, kompensierten sie mit der Hinwendung zu einem preußischen Hurra-Patriotismus, dessen Kern in einem Streben nach Machtbehauptung gegen äußere und innere Feinde zugleich bestand. Entsprechend präsentierte sich das neue Saarbrücken nicht mit gewachsenen Traditionen, sondern mit Anleihen aus fremden Geschichtsepochen und Verherrlichungen des preußischen Herrscherhauses. Für das eine bietet das neue St. Johanner Zentrum eindrucksvolle Beispiele: ein Rathaus in englischer Gotik, eine Kirche in deutscher und ein Postamt in italienischem Barock. Das andere zeigt sich etwa in der Namensgebung für die neuen öffentlichen Einrichtungen, von der Luise-Brücke über die Auguste-Viktoria-Schule bis zum Kaiser-Friedrich-Bad. Der Trend zur geborgten Identität, der hier deutlich wird, wurde noch dadurch verstärkt, daß das Gemeinwesen, das hier mit der Industrialisierung entstand, so außerordentlich rasch wuchs und dabei Menschen unterschiedlichster Herkunft zu integrieren hatte. Das neudeutsche Pathos wurde in Saarbrücken folglich noch stärker aufgetragen als anderswo. Das neue Saarbrücken war nicht nur die größte deutsche Stadt zwischen dem Rhein und der französischen Grenze; es war in der Verbindung von preußisch-neudeutschem Prunk und industrieller Leistungsfähigkeit geradezu ein Modell des kaiserlichen Deutschlands.

Dieses kaiserliche Saarbrücken hat, wie man weiß, den Ersten Weltkrieg nicht ungebrochen überstanden; dazu waren die gesellschaftlichen Spannungen zu groß und auch die nationalen Ambitionen. Sein Erbe wirkte freilich auf vielfältige Weise fort:

- in einer vergleichsweise starken Stellung der nationalliberalen Tradition
- in der bemerkenswert sozialen Färbung des politischen Katholizismus dieser Stadt
- im späten Start und der eher postindustriellen Ausrichtung ihrer Sozialdemokratie
- im Nationalismus der Abstimmungskämpfe 1935 und 1955
- und nicht zuletzt in der relativ geringen Integrationskraft der späteren Stadt.

Das Erbe des kaiserlichen Saarbrücken sieht so nicht für jedermann gleich aus; und es ist auch kein Erbe ohne Schattenseiten. Die emotionale Verbindung, die Identifikation mit dieser Stadt leidet jedoch nicht darunter, wenn man sich mit diesem Erbe auseinandersetzt. Im Gegenteil: Die Auseinandersetzung mit den Traditionen dieser Stadt, mit den positiv besetzten wie mit den oft negativ zu bewertenden, mit den lokal besonderen wie mit den für die deutsche Geschichte exemplarischen, sie erst gibt dem Bild Saarbrückens genügend Konturen, um im Handeln seiner Bürger wirklich präsent zu sein. Die Vergangenheit ist ein Spiegel, aus dem man über sich selbst noch weit mehr erfährt als über die

Vorfahren. Würde das Jubiläumsdatum dazu genutzt, etwas öfter und genauer hineinzuschauen in diesen Spiegel, so wäre das dann auch ein Grund zum Feiern.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und ich wünsche Ihnen ein – so verstanden – gutes Fest!

## 75 JAHRE GROSSSTADT SAARBRÜCKEN

Wie und warum gefeiert wurde  
Ursachen und Wirkungen eines historischen Ereignisses

Mit diesem Beitrag soll das Jubiläum der Großstadtwerdung Saarbrückens einmal in Form einer aktuellen Berichterstattung über die einzelnen Veranstaltungen des Jubiläumsjahres (also wie gefeiert wurde) und zum anderen in Form einer historischen Betrachtung über Ereignisse und Verhältnisse der damaligen Zeit (also warum gefeiert wurde) behandelt werden. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit und auf chronologische Exaktheit, es besteht jedoch das Bedürfnis eines der Verantwortlichen für die Jubiläumsveranstaltungen anlässlich der Saarbrücker Großstadtwerdung, die Bedeutung dieses historischen Ereignisses – wenn auch nur bruchstückhaft – aus eigener Sicht darzustellen.

Zehn Tage lang – vom 29. März bis zum 8. April 1984 – stand Saarbrücken im Zeichen eines bedeutsamen geschichtlichen Ereignisses: Die Saarmetropole feierte ihren Geburtstag als Großstadt, zu der sie vor 75 Jahren erklärt worden war. Man begann mit einem Festakt, in zwei Festreden wurde das Ereignis aus historischer und aus aktueller Sicht gewürdigt.

Außer der Festveranstaltung zur Eröffnung, der im großen Saal der Kongreßhalle rund tausend Bürger beiwohnten, fanden weitere Veranstaltungen statt, die den Saarbrückern ihre Stadt, deren Kultur und Geschichte näherbringen sollten. Chöre und Musikkapellen, Schauspieler, Sänger, Maler, Schriftsteller, Feuerwehrleute, Amateurfilmer, Jazz- und Rockfans, Tierpfleger im Zoo, Fußballstars von ehemals und viele andere waren an der Gestaltung des Programms beteiligt.

Fünftehtausend wurden als Besucher gezählt – bis zum Jahresende wird die Großstadtwerdung noch mehrfach Anlaß zu besonderen Veranstaltungen bieten, beispielsweise bei Wiederholungen des Kabarett „Mir sinn Saarbrigger“ und einer stadtgeschichtlichen Ausstellung im neugestalteten Alten Haus des Saarlandmuseums am St. Johanner Markt.

Auch auf das Altstadtfest 1984 hatte das Großstadtjubiläum thematischen Einfluß. Das Motto des Festes, das übrigens zum zehnten Male gefeiert wurde, lautete „Zukunftsbilder – gestern und heute“. Dieses Motto war in mehreren Vorgesprächen aus der Absicht entstanden, die Zukunftserwartungen der Zeit der Großstadtwerdung mit denen von heute zu vergleichen.

Zur Erklärung des Altstadtfestthemas 1984 diente folgende Formulierung: Zukunftsbilder – düster oder hoffnungsvoll? Menschen entwarfen zu allen Zeiten Bilder ihrer Zukunft: Manche wurden Wirklichkeit, andere wurden von der Geschichte überrollt oder verblaßten.

Haben wir keine Zukunft – no future – oder gelingt uns der entscheidende Sprung im Bewußtsein und Handeln, der uns Wege in eine lebenswerte Zukunft eröffnet?

Das Altstadtfest soll dazu anregen, solche Wege zu suchen.

Das Fest hat trotz ungünstiger Witterung seinen Beitrag zum Großstadtjubiläum geleistet: Man gedachte Frans Masereels und Bob Strauchs, Künstlern, die im Kulturleben der Stadt eine Rolle spielten, in gut besuchten Ausstellungen, man zeigte den Science-Fiction Klassiker „Metropolis“ von Fritz Lang, der Ende der 20er Jahre das Saarbrücker Kinopublikum scharenweise ins Filmtheater gelockt hatte, die Saarbrücker Schriftsteller gingen in ihren Lesungen auf die Geschichte der Stadt und der Stadtteile ein, Diskussionen über Vergangenheitsbewältigung und Zukunftsperspektiven wurden geführt.

Bei der Diskussion über die „Perspektiven der Europapolitik, gestern und heute“, die sonntags mittags in einem Zelt an der evangelischen Kirche in St. Johann stattfand, nahm die Darstellung des saarländischen Problems im deutsch-französischen Spannungsfeld nach dem ersten und zweiten Weltkrieg breiten Raum ein. Der ehemalige Saarbrücker Bürgermeister und langjährige Direktor der Stadtwerke Prof. Karl-Heinz Schneider schilderte insbesondere die Motive des Einsatzes für und des Widerstandes gegen das Europastatut des Jahres 1955 aus eigenem Miterleben mit exakter Ausführlichkeit. Die besondere Rolle der Landeshauptstadt bei diesen historischen Auseinandersetzungen wurde aus den Beiträgen der Teilnehmer an diesem Gespräch, die sich an die beiden Volksabstimmungen der Jahre 1935 und 1955 erinnerten, deutlich.

Zum Thema „Großstadtjubiläum“ gehörte weiterhin eine Ausstellung zur Geschichte der Arbeiterbewegung im Saarland, die vom Deutschen Gewerkschaftsbund im Informationszentrum der Stadtwerke an der Gerberstraße veranstaltet wurde.

Die Teilnahme an den sonstigen Jubiläumsveranstaltungen war zwar nicht überwältigend, doch ließ die Resonanz in den Medien und bei Gesprächen der Bürger darauf schließen, daß man sich als Saarbrücker von der Geschichte seiner Stadt angesprochen fühlt und daß ein Interesse für zurückliegende Ereignisse, welche zur Entstehung und Entwicklung der Großstadt beigetragen haben, zweifellos in weiten Kreisen der Bürgerschaft vorhanden ist. Es gehört zu den Zielsetzungen eines Jubiläums, das Geschichtsbewußtsein der Bürger zu wecken, zu stärken und eine Art Identifikation mit der Heimatstadt zu erreichen. Dieses Ziel wird erfahrungsgemäß bei älteren Menschen, die stark im Geschehen der Vergangenheit verwurzelt sind und oft nur noch von ihren Erinnerungen leben, leichter erreicht als bei der Jugend. Dennoch waren bei einzelnen Veranstaltungen, vor allem im literarischen und kabarettistischen Bereich, Jugendliche und junge Leute beifallfreudig mit von der Partie. Vieles hatte bei diesen Veranstaltungen Bezug zur Stadtgeschichte, so die Darstellungen der Schriftsteller bei einer Dichterlesung im Rathausfestsaal, zusammengefaßt und veröffentlicht anlässlich der Jubiläumsfeier in dem gemeinsamen Band „Saarbrücker Augenblicke“, einige glänzende Szenen in der Revue des Staatstheaters „Mir sinn Saarbrigger“, die in der Alten Feuerwache und später noch im Großen Haus außerordentlichen Erfolg hatte, der Dialog mit alten Saarbrückern im Bürgerhaus Burbach oder das Gespräch mit den Mitgliedern der Vizemeister-Mannschaft des 1. FCS.

Wertvoll für die historische Bewußtseinsbildung war zweifellos auch die SZ-Serie zur 75-Jahrfeier, die neben der Beschreibung bedeutender kommunalpolitischer Ereignisse zahlreiche interessante, ironische, lustige oder schwermütige Erinnerungen aus den verschiedensten Lebensbereichen wie Sport, Verkehr, Unterhaltung, Freizeit, Familienleben wieder lebendig werden ließ.

Tatsächlich kann die Geschichtsbetrachtung nicht nur als Folge politischer Entscheidungen und Handlungen erfolgen, zu ihr gehören auch die Darstellung der Lebensformen des damaligen Alltags, die Entwicklung der Sachkultur und der Zivilisation, der weite Weg von ärmlichen Behelfsobjekten des täglichen Lebens von damals bis zu den luxuriösen Angeboten der Wohlstandsgesellschaft von heute. Allein die Feststellung, was damals alles gesammelt wurde und was heute alles weggeworfen wird, ist als Element der Geschichtsbetrachtung von Bedeutung.

### **Altersstruktur und Lebensstandard**

So bietet das Großstadtjubiläum aus der Sicht der Statistik aufschlußreiche Details hinsichtlich des Lebensstandards damals und heute. Es wird in diesem Vergleich festgestellt, daß bei nahezu allen verfügbaren Daten trotz einer kaum gestiegenen Einwohnerzahl gravierende Veränderungen eingetreten sind, die vor allem auf den gesellschaftlichen Wandel, auf die wirtschaftliche Entwicklung und auf die zunehmende zentralörtliche Funktion der Stadt Saarbrücken zurückzuführen sind.

In zwei Datenbereichen, bezogen auf die Kernstadt (also ohne die 1974 eingemeindeten Stadtteile), die 1909 99 882 und 1984 104 400 Einwohner zählte, spiegelt sich die gesellschaftliche Entwicklung am deutlichsten – in den Geburtenziffern und in der Altersstruktur:

1909 verzeichnete man 3 341 Geburten, 1983 nur noch 1040 – 1909 waren 17,0 Prozent der Einwohner zwischen 0 und 5 Jahren, 1984 nur noch 4,5 Prozent.

Im Gegensatz dazu registrierte man 1909, daß nur 1,0 Prozent der Bürger 70 Jahre und älter waren, während sich der Prozentsatz der über 70jährigen heute (also 1984) auf 12,0 Prozent beläuft.

Die unterschiedliche Stärke der jüngeren Altersgruppen wird auch durch den Schulbesuch unterstrichen: 1909 kamen in den Grund- und Hauptschulen (damals Volksschulen) 58 Schüler auf eine Klasse und 57 auf einen Lehrer, während 1984 der Klassendurchschnitt 21,3 und das Schüler-Lehrer-Verhältnis 18,2 beträgt.

Für den Lebensstandard sind folgende Zahlen bemerkenswert: 1909 verdiente ein einfacher Industriearbeiter monatlich 65 RM brutto, heute 2422 DM brutto im Durchschnitt. Wenngleich die Lebensmittelpreise im Verlaufe des 75jährigen Bestehens der Großstadt Saarbrücken um das Zehnfache gestiegen sind, so geht die Steigerung der Kaufkraft wenigstens im Lebensmittelbereich weit über diese Verzehnfachung hinaus.

Ein Industriearbeiter konnte sich beispielsweise von seinem Monatslohn kaufen: 1909 = 210 kg Brot – 1984 = 764 kg; 1909 = 35 kg Schweinefleisch – 1984 = 219 kg; 1909 = 813 Eier – 1984 = 8 650. Die Müllmenge – und dies ist bezeichnend für die Wegwerfgesellschaft von heute – betrug 1909 = 0,43 Kubikmeter, bis 1984 ist sie auf 3,21 Kubikmeter je Einwohner gestiegen. Beim Wasserverbrauch verzeichnet man eine Steigerung von 32,3 Kubikmetern im Jahre 1909 auf 80,8 Kubikmeter im Jahre 1984 für eine Person. Wesentliche Veränderungen, bedingt durch fortschreitende Zivilisation sowie technische

und verkehrsmäßige Entwicklungen während der 75 Jahre Großstadt Saarbrücken, sind auf weiteren Gebieten festzustellen. So im Bereich des Gesundheitswesens: 1909 gab es in Saarbrücken zwar neun Krankenhäuser (zwei mehr als heute), doch betrug die Zahl der Betten nur 739 im Vergleich zu 2 395 im Jahre 1983. An Verpflegungstagen für die Patienten wurden 1909 191 471, 1983 das Vierfache, nämlich 791 401 registriert. Die durchschnittliche Krankenhausaufenthaltsdauer nach Tagen belief sich dagegen vor 75 Jahren auf 31, 1983 auf 17. Schließlich kamen im ersten Jahr nach der Großstadtwerdung 1 957 Einwohner auf einen Arzt, heute sind es nur noch 630.

Im sozialen Bereich sind in der Hilfe zum Lebensunterhalt, also in den laufenden Leistungen außerhalb von Anstalten, erwartungsgemäß bedeutende Differenzen festzustellen. So wurden 1983 5 352 Personen durch Hilfe zum Lebensunterhalt unterstützt, was einem Anteil von 5,1 Prozent der Gesamtbevölkerung entsprach. Der Prozentsatz der sozial unterstützten Einwohner belief sich bei 1 393 Unterstützungsempfängern im Jahre 1904 dagegen nur auf 1,4 Prozent.

Und noch ein Zahlenvergleich betrifft die soziale Sphäre, nämlich das Wohnungsproblem: Die Bewohner eines Hauses werden für 1909 vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik mit der Durchschnittszahl 15,4, für 1984 mit 8,1 angegeben – die Durchschnittszahl der Personen in einer Wohnung betrug 1909 4,9 und 1984 lediglich 2,2.

### **Die drei Geburtstage der Großstadt**

Was den historischen Ausgangspunkt der Großstadtwerdung betrifft, so gibt es drei Daten, die allesamt als Geburtstage der Großstadt Saarbrücken vor 75 Jahren gelten könnten: den 5. Dezember 1908, an dem der sogenannte Vereinigungsvertrag von den Stadträten der drei Saarstädte Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach einstimmig angenommen wurde – den 29. März 1909, an dem dieser Vertrag durch königliche Verordnung und die Zustimmung der beiden Häuser des preußischen Landtages Gesetzeskraft erhielt – und schließlich den 1. April 1909, an dem dieses Gesetz wirksam wurde und damit die Geschichte der Großstadt Saarbrücken begann. Ein weiteres bedeutungsvolles Datum war der 6. Mai 1909. An diesem Tage wurde Emil Mangold vom neuen Stadtparlament zum Oberbürgermeister gewählt. Er leitete die Geschicke der Stadt bis zum 18. März 1919. Schon ein Jahr nach seinem Dienstantritt – also 1910 – hatte der erste Oberbürgermeister der neuen Großstadt Gelegenheit, dem Zusammenwachsen von Saarbrücken und St. Johann durch ein monumentales Zeichen Ausdruck zu verleihen. Er übergab die neuerrichtete Kaiser-Friedrich-Brücke (als Verbindung von der Dudweilerstraße zum Neumarkt) dem Verkehr. Auch die Bismarckbrücke als wichtige Verbindung zum Stadtteil St. Arnual wurde in der Zeit Emil Mangolds errichtet. Der bürgermeisterliche Erfolgskatalog enthält außer den beiden Brücken den Neubau von Straßen und Schulen, die Anlage einer modernen Großkanalisation, den Aufbau der Straßenreinigung sowie die Gründung einer Berufsfeuerwehr. Schließlich darf selbst bei einer nur schwerpunktmäßig aufgeführten Leistungsbilanz aus den ersten Saarbrücker Großstadtjahren die im Jahre 1911 erfolgte Gründung der Aktiengesellschaft „Saarbrücker Klein- und Straßenbahnen A.G.“ ebensowenig vergessen werden wie die Beteiligung der

Stadt an der „Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal“ sowie an der „Elektrizitäts- und Gasvertriebsgesellschaft Saarbrücken“.

Man kann sich vorstellen, daß angesichts solcher Fortschritte schon kurze Zeit nach der Großstadtwerdung niemand mehr die Richtigkeit der Entscheidung von 1909 bezweifeln konnte. Die erreichten Verbesserungen auf nahezu allen Gebieten hätten keinesfalls von den drei zwar beschaulichen, aber doch finanziell und organisatorisch schwachen Saarstädten erreicht werden können. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges stieg die Bevölkerungszahl von 99 822 auf über 110 000, die Zahl der Wohnungen bis 1913 auf 23 400. Schulen (Reformrealgymnasium, Mädchen- und Knabenmittelschule, Hausfrauenschule, Höhere Handelsschule) und Turnhallen (Weyersberg) wurden noch in den ersten Kriegsjahren fertiggestellt und in Betrieb genommen.

### Verdienstvolle Stadtoberhäupter

Wenngleich die Städtevereinigung schon an sich starke kommunalpolitische Energien freierwerden ließ und viele der ehemals lokalpatriotisch jeweils für Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach agierenden Kontrahenten nach der Vereinigung allen Hader vergaßen und sich voll für den Aufbau der jungen Großstadt einsetzten, so war die erstaunliche Entwicklung der ersten Großstadtjahre doch im wesentlichen der Energie und Tatkraft des ersten Saarbrücker Oberbürgermeisters Emil Mangold zuzuschreiben, dem allerdings, wie vielen seiner Nachfolger beim Abschied von Saarbrücken Dank und Anerkennung versagt blieben.

Emil Mangold, am 12. Mai 1867 als Sohn eines höheren Beamten in Wiesbaden geboren, studierte nach dem Abitur am humanistischen Gymnasium seiner Heimatstadt in Heidelberg, Berlin und Marburg Rechts- und Wirtschaftswissenschaften, wurde nach Absolvierung der zweiten juristischen Staatsprüfung Assessor am Amtsgericht in Wiesbaden und am 5. April 1895 zum dritten besoldeten Beigeordneten der Stadt Wiesbaden gewählt, womit seine Karriere als kommunaler Wahlbeamter begann. 1902 wechselte Mangold nach Düsseldorf, wo er im Oktober 1907 zum ersten Beigeordneten und Vertreter des Oberbürgermeisters ernannt wurde. Mitglieder des Vereinigungsausschusses der drei Saarstädte schlugen der neuen Stadtverordnetenversammlung der Großstadt Saarbrücken Emil Mangold am 4. März 1909 zum Bürgermeister vor. Am 6. Mai 1909 wurde er gewählt, am 5. Juni bestätigt und am 17. Juni des gleichen Jahres in sein Amt eingeführt. Den Titel Oberbürgermeister verlieh ihm der preußische König im Erlaß vom 13. November 1910, die Veröffentlichung des neuen Titels erfolgte am 15. Dezember 1910 anlässlich der Einweihung der Kaiser-Friedrich- (heute Wilhelm-Heinrich-)Brücke, die man als das Symbol der Städtevereinigung bezeichnete. Das überregionale Ansehen des jungen Saarbrücker Stadtoberhauptes wurde durch seine Berufung in den Vorstand des Deutschen Städtetages, die im Jahre 1911 erfolgte, unterstrichen. Ein vorzeitiges Ende fand Emil Mangolds Tätigkeit in Saarbrücken nach dem ersten Weltkrieg durch die französische Militärverwaltung. Zunächst hatte General Andlauer am 4. März 1919 die zu erwartende Ablösung des Oberbürgermeisters mündlich angekündigt, der Stadtrat reagierte sofort und beauftragte den ehrenamtlichen Beigeordneten August Klein für den

Fall der Ablösung mit der Vertretung. Dieselbe bestätigte dann endgültig eine Verfügung des Marschalls Foch am 18. März 1919, der drei Wochen später die Ausweisung in das unbesetzte Gebiet Deutschlands folgte. Emil Mangold trat offiziell von seinem Amt zurück, was der Saarbrücker Stadtrat am 16. Dezember 1919 bestätigte, ließ sich zunächst in Darmstadt und später in Kassel nieder, wo er am 17. Mai 1945 im Alter von 78 Jahren starb.

Waren zu Emil Mangolds Dienstzeit die Weichen für die wirtschaftliche, kulturelle und verkehrspolitische Entwicklung der Großstadt Saarbrücken wenigstens bis zum ersten Weltkrieg gestellt worden, so blieb es einem anderen großen Oberbürgermeister vorbehalten, der Stadt Saarbrücken in den schwierigen 20er Jahren neues Profil zu geben.

Es handelt sich um den 1881 in Köln geborenen Juristen und Volkswirtschaftler Dr. Hans Neikes, der nach Beigeordnetentätigkeiten in Oberhausen und Dortmund am 1. März 1921 vom Saarbrücker Stadtrat zum neuen Bürgermeister gewählt wurde und der Stadtverwaltung bis 1935 (also bis zur Rückgliederung) vorstand, allerdings erst ab 1928 als nomineller Oberbürgermeister. Mitte bis Ende der 20er Jahre vollzogen sich unter Neikes weitere Entwicklungen der Stadt zum großstädtischen Raum. Straßenbau, die Gas-, Wasser- und Stromversorgung sowie die Kanalisation wurden mit Hilfe englischer und amerikanischer Investoren in bedeutendem Maße verbessert und erweitert, dem Siedlungs- und Wohnungsbau in größerem Umfang Rechnung getragen. Zum ersten Male in der Geschichte der Stadt erfolgte eine gezielte Sportförderung. Ein Freibad (Deutschmühlenbad), das erste Hallenbad des Saarlandes (damals Kaiser-Friedrich-Bad) und eine Anzahl von Sportplätzen, Übungsstätten und Turnhallen wurde errichtet. Die geradezu beispiellose Entwicklung des Saarbrücker Sportes in dieser Zeit findet ihren Ausdruck in der Zahl der sporttreibenden Vereine und ihrer Mitglieder. Von rund 100 000 Einwohnern im Jahre 1934 waren 26 000 Mitglieder von Turn- und Sportvereinen, von denen die meisten auch tatsächlich Sport trieben. Schon 1924 war zur Koordinierung und besseren Verwaltung der städtischen Sportaktivitäten ein Stadtamt für Leibesübungen geschaffen worden, dem so verdiente Männer wie Dr. Schulz, später Nickel Ziegler und nach dem zweiten Weltkrieg der bekannte Ruderer und Olympiasieger von Helsinki Günter Schütt vorstanden.

Noch bedeutsamer und effektiver war der Einsatz von Oberbürgermeister Neikes für das städtische Kulturleben. Neben dem Eintreten für das Theater, über dessen Geschichte später noch berichtet wird, machte sich Neikes vor allem um die Saarbrücker Musikszene verdient. Auf seine Initiative war die Gründung eines städtischen Orchesters und die Berufung des damals berühmten Generalmusikdirektors Felix Lederer aus Mannheim im Jahre 1922 zurückzuführen. 1924 entstand durch Zusammenlegen mehrerer Vereins- und Privatbüchereien die Stadtbibliothek Saarbrücken; im selben Jahr wurde das Heimatmuseum am St. Johanner Markt gegründet, und 1927 begann die Volkshochschule die Arbeit der Erwachsenenbildung.

Saarbrücken war durch alle diese Fortschritte auf wirtschaftlichem, verkehrstechnischem, sportlichem und kulturellem Gebiet die wirkliche Hauptstadt und das Aushängeschild des Saarlandes geworden. Im Bewußtsein der besonderen politischen Situation des damaligen Saargebietes nach der Abtrennung von Deutschland durch den Versailler Vertrag verstand es der Saarbrücker Ober-

bürgermeister Neikes mit großem Geschick, zwischen der vom Völkerbund beauftragten Regierungskommission, die unter französischem Einfluß stand, und der Reichsregierung, welche ihr Interesse am Saargebiet als Teil des Deutschen Reiches nie in Frage stellen ließ, zu taktieren. Auch die Kontakte mit den Länderregierungen von Preußen und Bayern hielt der Saarbrücker Oberbürgermeister stets aufrecht.

Das Amtsende des Hans Neikes als Oberbürgermeister von Saarbrücken weist Parallelen zu demjenigen eines seiner Vorgänger, nämlich Emil Mangold, auf. War Emil Mangold vom französischen Marschall Foch 1919 des Amtes enthoben worden, so blieb es im Falle Neikes dem NSDAP-Gauleiter Josef Bürckel vorbehalten, den verdienten Verwaltungsmann, obwohl er 1933 für 12 Jahre wiedergewählt worden war, am 1. August 1935 sozusagen zwangsweise in den Ruhestand zu versetzen.

Man wird nicht von verdienstvollen Männern der Saarbrücker Stadtgeschichte berichten können, ohne einen dritten Oberbürgermeister zu erwähnen: Fritz Schuster. Sein Lebenswerk ist in den Saarbrücker Heften (Heft 43/1976) bereits ausführlich dargestellt worden, doch hat die Schuster-Aera das heutige Saarbrücken so entscheidend geprägt, daß in einer Geschichtsbetrachtung der Stadt kein Weg an ihm vorbeigeführt.

Im Dezember 1956 wurde der damals 40jährige vom Stadtrat zum Oberbürgermeister gewählt, im Januar 1957 in sein Amt eingeführt, das er bis 1976 (also 19 Jahre lang) innehatte. Seine politische Karriere hatte Fritz Schuster als Landtagsabgeordneter der DPS und als erster Innenminister im Heimatbund-Kabinett begonnen.

Die Stadtautobahn, Karstadt-Passage und Berliner Promenade, die Winterberg-Krankenanstalten, der Deutsch-Französische Garten, der Eschberg als neues Wohngebiet, die Kongreßhalle sind nur einige die Stadt und das städtische Leben verbessernde kommunale Leistungen während Schusters Amtszeit. Die Städtepartnerschaft mit Nantes wurde begründet, diejenige mit Tbilissi eingeleitet, das sportliche und das kulturelle Leben in neue Bahnen gelenkt.

Der Vollständigkeit halber sollen an dieser Stelle alle Oberbürgermeister der Großstadt Saarbrücken seit dem Jahre 1909 jeweils mit ihrer Amtszeit aufgeführt werden. Insgesamt umfaßt die Liste 13 Namen. Der derzeitige Oberbürgermeister Oskar Lafontaine ist also der dreizehnte.

Bisher haben die Großstadt Saarbrücken regiert:

<i>Emil Mangold</i>	(1909 – 1919)
<i>August Carl Klein</i>	(1919 – 1920)
<i>Friedrich Adolf Rudolf Hobohm</i>	(1920 – 1921)
<i>Dr. Hans Neikes</i>	(1921 – 1935)
<i>Ernst Dürrfeld</i>	(1935 – 1937)
<i>Fritz Schwitzgebel</i>	(1937 – 1945)
<i>Heinrich Wahlster</i>	(1945 März bis August)
<i>Dr. Emil Peter Heim</i>	(1945 – 1946)
<i>Dr. Franz Maria Singer</i>	(1946 – 1949)
<i>Johann Heinrich Barth</i>	(1949 April bis Juni)

<i>Peter Zimmer</i>	(1949 – 1956)
<i>Fritz Schuster</i>	(1957 – 1976)
<i>Oskar Lafontaine</i>	(seit 1976)

Neben Oskar Lafontaine gehören derzeit zur Verwaltungsspitze im Saarbrücker Rathaus:

<i>Hans-Jürgen Koebnick</i>	(Bürgermeister und Finanzdezernent)
<i>Manfred Münster</i>	(Betriebs- und Sicherheitsdezernent)
<i>Udo Gerber</i>	(Sozialdezernent)
<i>Prof. Dr. Peter Bähr</i>	(Rechts- und Ordnungsdezernent)
<i>Günter Niedner</i>	(Baudezernent)
<i>Ernst Küntzer</i>	(Schul- und Kulturdezernent)
<i>Hans Clemens</i>	(Dezernent für Liegenschaften und öffentliche Einrichtungen)
<i>Hartmut Haase</i>	(Verwaltungsdezernent)
<i>Dr. Kurt Bohr</i>	(Verwaltungsdezernent)
<i>Dieter Büch</i>	(Verwaltungsdezernent)

### Mit der Großstadt wuchs die Kunst

Wie der bekannte Künstler und ehemalige Direktor des Mittelrheinischen Landesmuseums in Mainz, Wilhelm Weber, anlässlich des 50jährigen Bestehens der Großstadt Saarbrücken feststellte, fallen die Anfänge der Großstadt mit einem Neubeginn im Bereich der bildenden Kunst zusammen. Mit der Großstadt wuchs die Kunst. Nach den Höhepunkten der höfischen Kultur des 18. Jahrhunderts mit den namhaftesten Vertretern der Saarbrücker Malerschule Johann Friedrich Dryander und Karl Kaspar Pitz (Dryander war bis zu seinem Tode im Jahre 1812 als anerkannter und vielbeschäftigter Portraitist tätig) trat eine schöpferische Pause ein, die nur sporadisch von künstlerischen Einzelleistungen unterbrochen wurde (Max Slevogt: Mühle in Brebach; Anton von Werner: Schlachtengemälde nach dem 70er Krieg).

Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts präsentierten sich Saarbrücker oder besser gesagt saarländische Maler, Bildhauer und Grafiker wieder im Vordergrund der regionalen Kunstszene. Erste Höhepunkte dieser Zeit waren mit den Namen Otto Weil (1884 in Friedrichsthal geboren) und seinem Freund Richard Wenzel (1889 in Leipzig geboren, aber während seiner Jugendzeit bereits in Saarbrücken ansässig) verbunden. Beide waren nicht nur selbst hervorragende Künstler sondern sozusagen auch Lehrer, Ziehväter und Vorbilder einer ganzen Generation Saarbrücker Maler. Weil und Wenzel, die beide nur 45 Jahre alt wurden, werden dem Impressionismus und teilweise dessen Übergang zum Expressionismus zugeordnet. Während Weil, dessen gelegentlichen Besuchen im Saarland wir eine ganze Anzahl von Portraits, Radierungen und Landschaftsgemälden mit heimischen Motiven verdanken, als Mitglied der „Neuen Münchener Session“ den Schwerpunkt seiner künstlerischen Arbeit in die bayerische Hauptstadt verlagerte, blieb Wenzel in Saarbrücken zurück und malte neben den heimatlichen Landschaften Typisches der saarländischen Industrielwelt (Bergleute, Hüttenarbeiter). Richard Wenzel war übrigens einer der Lehrer des Saarbrücker Kunstpreisträgers Hans Joachim Müller, genannt der „König“, der sich mit seinen Landschaftsbildern, aber auch mit hervorragenden Portraits, einen Namen gemacht hat.

Ohne Beanspruchung einer lückenlosen Aufzählung und ohne Wertung sollen weitere Künstler genannt werden, die zur Zeit der Großstadtwerdung oder in den Jahren danach von Bedeutung waren:

*Albert Bohn* (1898 – 1964): Landschaftsdarstellung – Figurenkomposition;

*Franz Schnei* (1901 – 1974): Maler und Grafiker;

*Fritz Zolnhofer* (1896 – 1965): Zeichner und Maler der saarländischen Arbeiter in Hütten und Gruben, aber auch bedeutender Landschaftsmaler;

*Heinrich von Rüden* (1883 – 1946): künstlerischer Schwerpunkt Radierungen;

*Richard Becker* (1888 – 1956): Kunsterzieher und freier Maler;

*Hermann Keuth* (1888 – 1974): Landschaften, Radierungen, Begründer des Saarlandmuseums am St. Johanner Markt;

*Fritz Grewenig* (1891 – 1975): von 1924 – 1935 Direktor der staatlichen Kunst- und Kunstgewerbeschule;

*Boris Kleint* (geb. 1903): Assistent bei Itten, Lehrer der Meisterklasse der Schule für Kunst und Handwerk, „Geometrische Kompositionen als Synthese von Bewegung und Statistik“;

*Egar Jené* (1904 – 1984): bedeutender Vertreter des Surrealismus, Freund von Breton;

*August Clüsserath* (1899 – 1966): Kunsterzieher und freier Maler

### Musentempel im Kasinogarten

Schon bevor Saarbrücken Großstadt wurde, schien die Zeit des sogenannten Geschäftstheaterbetriebes, des Tingeltangels in befehlsmäßig hergerichteten Sälen, in Bierlokalen, Reithallen, Tanzpalästen und Lustgärten endgültig vorbei und überwunden. Geschäftstheater hatte man im 18. und 19. Jahrhundert jene Wanderbühnen genannt, die bei häufig wechselndem Personal permanent mit Existenzsorgen kämpfen, und deren Komödianten zuweilen nach zwei, drei schwach besuchten Vorstellungen unter Hinterlassung diverser Schulden bei Wirten, Bäckern und Metzgern heimlich aus der Stadt schleichen mußten. Saarbrücken/St. Johann durfte, den Status einer Großstadt erstrebend, derartige Zustände nicht mehr dulden. So geschah dieses:

Was seit Fürst Ludwig, der mit seiner Gemahlin, dem „Gänsegretel von Fechingen“, nicht nur im kleinen, intimen Schloßtheater, sondern auch im großen Bürgerhaus der Stadt seine Stücke spielte, niemand mehr gelang, nämlich ein winterfestes Quartier für Musik und Schauspielerkunst zu schaffen, das erreichten theaterbegeisterte Bürger nach vielen vergeblichen Versuchen. Im damaligen alten Kasinogarten in der Hohenzollernstraße bauten die Herren Reuther und de Bruyn nach den Plänen des Architekten Weskalnys ohne einen Pfennig staatlichen oder städtischen Zuschusses den neuen Musentempel und leiteten damit eine neue Aera im Kulturleben der Saarmetropole ein.

Die Eröffnung dieses neuen Hauses, das zunächst auch den Namen „Neues Theater“ trug, mit der Jahrhundertwende allerdings in „Thalia-Theater“ umbenannt wurde, erfolgte am 18. Februar 1887 mit der Aufführung der Oper „Mignon“ von Ambroise Thomas. In den nächsten Jahren bis zur Großstadtwerdung stand das Thalia-Theater unter der Leitung des populären Direktors Bömly, dem als Mitarbeiter ein Regisseur für Schauspiel und Lustspiel, ein Spielleiter für die Oper, ein Musikdirektor für das Orchester, der gleichzeitig

Militärkapellmeister beim 70er-Infanterieregiment war, zur Seite standen. Zum Ensemble gehörten des weiteren 23 Soloherrn, 18 Solodamen, jeweils zehn weibliche und zehn männliche Chormitglieder sowie zwei Ballett-Tänzerinnen. Von der Familie Bömly wirkten außer dem Direktor seine Gattin und seine beiden Töchter bei vielseitiger und oftmals aushilfswieser Rollenbesetzung im Ensemble mit.

Im Jahr der Großstadtwerdung wurde die Spielzeit mit einer Operette begonnen, was fast selbstverständlich war, denn die Operette hatte längst ihren Siegeszug durch die deutsche Theaterlandschaft angetreten. Zur Aufführung gelangte „Ein Walzertraum“ von Oscar Straus mit einschmeichelnden Wiener Melodien, die bald nach der Premiere auch die Stadt Saarbrücken eroberten. Johann Strauß, Leo Fall, Carl Zeller und Carl Millöcker, Franz von Suppé und immer stärker in den Vordergrund drängend der junge Franz Lehár beherrschten die Szene an den deutschen Theaterhäusern. In Saarbrücken hatte „Die lustige Witwe“ im Jahre 1909 einen besonderen Rekord zu verzeichnen. Sie wurde zum 50. Male aufgeführt und sorgte vor und nach dieser Jubiläumsaufführung für volle Häuser. Fünfzehn Operetten standen in diesem Jahre auf dem Spielplan. Neben der „Witwe“ natürlich der „Walzertraum“, „Der fidele Bauer“, „Die Fledermaus“, „Der Zigeunerbaron“, „Der Bettelstudent“ und „Bocaccio“. Auch die Zahl der Opern war mit zehn noch sehr beachtlich, zweimal Lortzing („Waffenschmied“ und „Undine“), Flotow („Martha“ und „Alessandro Stradella“) sowie Bizets „Carmen“ standen im Mittelpunkt der Opernszene, während das klassische Schauspiel eigentlich nur dreimal auf dem Spielplan erschien: Schillers „Räuber“ und „Maria Stuart“ sowie Shakespeares „Kaufmann von Venedig“ waren die Vertreter des großen klassischen Theaters, während zu den Aktualitäten Gerhard Hauptmann („Rose Bernd“ und „Brüderchen“) sowie Hermann Sudermann gehörten.

Sudermann hatte die Sittenwächter der Nation schon mehrfach in den vorangegangenen Jahren auf den Plan gerufen. Das war 1895 der Fall, als sein Stück „Sodoms Ende“ als Quelle der Sittenverderbnis angesehen wurde. Bei Sudermanns bekannten Theaterstücken „Die Ehre“ und „Heimat“ sah sich die Regie ängstlich genötigt, darauf hinzuweisen, daß man den hiesigen Verhältnissen Rechnung trage und alles ausgemerzt habe, was den leistesten Anstoß erzeuge, so daß jede junge Dame – ohne Schaden zu nehmen – das Stück ansehen könne.

Vom Chronisten Fritz Kloeveborn, der sich um die Saarbrücker Stadtgeschichtsschreibung verdient gemacht hat, wurde übrigens eine Zeitungskritik unterstützt, wonach ausländische Operetten und Berliner Possen vom Spielplan verbannt werden sollten, weil diese Stücke „mit ihren Zweideutigkeiten und ihrer Kostümsparerei verderblich wirken“, eine Kritik, welche die Prüderie der damaligen Zeit unterstreicht.

Nach der Städtevereinigung wurde als Nachfolger Bömlys der großherzoglich hessische Hofschauspieler Wilhelm Viebeg mit der Direktion des Thalia-Theaters beauftragt. Auch er hatte zunächst große Erfolge, vor allem wieder mit Operetten, wie beispielsweise dem „Vogelhändler“ von Carl Zeller, der „Dollarprinzessin“ von Leo Fall und natürlich mit Johann Strauß und Franz Lehár.

Die neue Großstadt erhöhte den Theaterzuschuß von 8 000 auf 10 000 und später sogar auf 18 000 Mark. Aber auch diese Finanzhilfe konnte nicht verhindern, daß die Saison 1909/10 bei 101 490 Mark Einnahmen und 111 870 Mark Ausgaben mit einem Defizit von mehr als 10 000 Mark abschloß.

Angesichts der permanenten finanziellen Schwierigkeiten entschlossen sich theaterbegeisterte Bürger, das Problem durch Gründung eines Theatervereins zu lösen. Vor der Gründung dieses Vereins hatte der damalige Theaterbesitzer Flyg aus Nymwegen sich vergeblich bemüht, das Gelände an die Stadt zu veräußern. Als die Stadt zögerte, entschlossen sich die Bürger zur großen Rettungstat: Am 1. März 1913 wurde der Kauf des Theaters durch ein Konsortium Saarbrücker Bürger zum Preise von 160 000 Mark vollzogen, hinzu kam der Kauf des Fundus für 15 000 Mark. Am 9. März des gleichen Jahres erfolgte die Gründung des Theatervereins, der bis Anfang der 20er-Jahre Träger des Theaters war. Um die hohen Kosten wenigstens teilweise auszugleichen, erhöhte man die Eintrittspreise. So kostete der billigste Platz für Oper und Operette statt zuvor 50 nun 80 Pfennige, die weiteren Preise waren wie folgt gestaffelt: 1,50 – drei – vier und 4,95 Mark. Um eine Loge für die gesamte Spielzeit zu mieten, mußten Theaterfreunde je nach Größe der Loge zwischen 900 und 1 800 Mark zahlen. Die Zuschüsse der Stadt stiegen von 6 000 über 10 000 und 18 000 auf 45 000 Mark im Jahre 1913.

Alle diese Einnahmeverbesserungen reichten jedoch nicht aus, den Theaterhaushalt auszugleichen. Die Stadt Saarbrücken mußte tiefer und tiefer in die Tasche greifen, um den Musentempel zu erhalten. Und so ist es geblieben bis auf den heutigen Tag.

75 Jahre Großstadt Saarbrücken – das ist zwar kein weltbewegendes Ereignis und auch nicht vergleichbar mit 1000-Jahre-Trier oder anderen spektakulären Städtejubiläen. Dennoch zeigt sich im Saarbrücker Jubiläumsjahr, daß viele Bürger durch ein solches Fest zur Wiederentdeckung oder Wiedergewinnung des Geschichtlichen angeregt werden, daß sie die Beziehung zu ihrer Heimatstadt neu überdenken und neu empfinden, und daß sie sich wieder stärker mit ihr identifizieren. So darf man hoffen, daß dieses Jubiläum die Stadtgeschichte wieder stärker in die kulturpolitische Diskussion rückt und aus dieser Diskussion konkrete Ergebnisse erwachsen.



SAAR-BRÜCKEN IN SAARBRÜCKEN

Im Stadtgebiet der Großstadt Saarbrücken führten vor dem zweiten Weltkrieg insgesamt 8 Brücken über die Saar. Davon waren sechs ‚normale‘ Brücken für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr: die Gersweiler Brücke, die Malstatter Brücke (früher Kaiser-Wilhelm-Brücke), die Luisenbrücke, ferner die heutige Wilhelm-Heinrich-Brücke (früher Kaiser-Friedrich-Brücke), die Alte Brücke und schließlich die Bismarck-Brücke. Ein weiterer Saar-Übergang, die damalige Schlageter-Brücke, heute ‚Daarler Brücke‘ genannt, diente nur den Fußgängern, und die Schanzenberg-Brücke, im Volksmund ‚Achterbrück‘, trug den Eisenbahnverkehr vor allem zum Nachbarland, hatte damals und hat auch heute wieder einen Steg für Fußgänger.

Von all diesen Verkehrswegen über die Saar ist die *Alte Brücke* die weitaus älteste und damit historisch interessanteste. Gerade in den letztvergangenen Jahren ist sie durch die geplante Saar-Kanalisierung in den Mittelpunkt des Interesses gerückt, eines Interesses, das besonders durch die Befürchtung geweckt wurde, die Alte Brücke werde möglicherweise ganz verschwinden oder doch nur arg verstümmelt erhalten bleiben<sup>1)</sup>. Wie immer die Veränderungen, die durch die Arbeiten im Zusammenhang mit dem projektierten Saarkanal erfolgen würden, schließlich aussehen mögen, den ‚alten Hiesigen‘ wird es leidtun, wenn das Bild der Alten Brücke, ohnehin beeinträchtigt durch den Steg, der jetzt unterhalb der Schloßmauer zur eigentlichen Brücke führt, noch stärker verändert oder wenn die Brücke vielleicht auf einen kärglichen Rest reduziert würde. Von solchen Möglichkeiten ist in den Diskussionen oft genug die Rede; es wird noch darauf zurückzukommen sein.

Daß schon in römischer Zeit eine Brücke über die Saar führte, zeigt, daß dem castellum, das die Römer hier errichtet hatten, eine nicht unerhebliche Bedeutung zugemessen wurde. Diese *Römerbrücke* befand sich allerdings ein beträchtliches Stück oberhalb der Alten Brücke, in der Gegend, wo heute noch Straßennamen wie ‚am Römerkastell‘ oder ‚Römerstadt‘ nicht weit vom Halberg an die Zeit erinnern, als die bekanntermaßen tüchtigen römischen Brückenbauer auch in ihrem castellum an der Saar eine Heerstraße durch eine Brücke ergänzt hatten. Man nimmt an, daß diese römische Brücke um 1300 zerfiel. Nach A. Köllner waren um die Mitte des 19. Jahrhunderts davon „Überbleibsel bei niederem Wasserstande noch . . . sichtbar“<sup>2)</sup>. Seit eh und je betrachtete man Flüsse zunächst als Hindernisse zwischen Ländern, Gebieten, Städten und Ortschaften. So stellte der Rhein für Caesar bei seinem Vordringen gegen die Germanen ein Hindernis dar, das nur mit Schwierigkeiten zu überwinden war, und es ist verständlich, daß er den Brückenschlag über den breiten Strom in seinem ‚Bellum Gallicum‘ als hervorragende Leistung nicht ohne Stolz mit allen Einzelheiten schildert. Andererseits bedeuten Flüsse als Wasserstraßen auch Verbindung zwischen Städten und Ansiedlungen. Es mag daher zwischen dem Ort, der sich allmählich im Schatten der Burg Sarabruga auf dem linken Saarufer entwickelte, und dem Fischerdorf St. Johann auf der rechten Saarseite schon von Anfang an eine Fährverbindung gegeben haben, die jedoch besonders in Winter und Frühjahr, wenn in Folge von Regen und

Schneesmelze Hochwasser und Überschwemmung eintrat, recht unsicher gewesen sein wird. Und eben diese Unsicherheit der Verkehrsmöglichkeit durch Fähren und Ponten sollte dann der unmittelbare Anlaß werden zum Bau einer festen steinernen Brücke.

Die Entstehungsgeschichte der *Alten Brücke* ist nachzulesen bei Hermann Kniebe in dem Buch ‚Bilder aus Saarbrückens Vergangenheit‘<sup>3)</sup>, wo diese Episode aus der Geschichte unserer Stadt mit Angabe der genauen Daten geschildert ist: wie Kaiser Karl V. am 18. März 1546, auf der Metzger Straße aus Flandern kommend, in Saarbrücken einritt, weil er auf dem Wege war, in Deutschland einen Reichstag zu halten. In Saarbrücken regierte zu dieser Zeit Graf Philipp II., ein treuer Anhänger und Gefolgsmann des Kaisers und es wäre nicht verwunderlich gewesen, wenn Karl V. einen oder mehrere Tage bei ihm verweilt hätte. Ob ein solcher Aufenthalt vorgesehen war, weiß man nicht, jedenfalls aber wird dem kaiserlichen Heer eine Marschpause aufgezwungen durch den Eisgang der über ihre Ufer getretenen Saar: es ist den Fährschiffen nicht möglich, den Kaiser mit seinem Troß überzusetzen.<sup>4)</sup> Erst nach 4 Tagen, am 22. März, konnten die Ponten wieder ihren Dienst versehen, und die kaiserliche Reise konnte ihren Fortgang nehmen. Vor dem Aufbruch aber erging vom Kaiser die Aufforderung an den Grafen, eine Steinbrücke über den Fluß zu bauen<sup>5)</sup>, die unfreiwillige Verzögerung hatte die Majestät offenbar arg verdrossen. Bald nach Abzug der Gäste wurde also mit dem Bau der Brücke begonnen, wobei sich nach kurzer Zeit herausstellte, daß die entstehenden Kosten viel zu niedrig angesetzt waren. Die Fundamentierungsarbeiten schon gestalteten sich schwierig, die Steine mußten im Frondienst herbeigefahren, Tagelöhner- und Handlangerdienste mußten für die Arbeiten geleistet werden. Nur Steinmetz- und Maurerarbeiten wurden von den entsprechenden Handwerkern ausgeführt und bar bezahlt. Im Verlauf von etwa drei Jahren, 1546 bis 1549, wurde die Brücke vollendet, sie hatte 20 000 Gulden gekostet, d. h. diese Summe hatten schließlich die Bewohner der Grafschaft Saarbrücken als Steuern aufzubringen. Nach A. Köllner<sup>5)</sup> hatte die Brücke 14 Bogen bei einer Länge von 550 Fuß (= 169,22 m). Die Breite wird mit 24 Fuß (= 7,38 m) angegeben, und die Höhe soll 31 Fuß (also ca. 10,15 m) „über dem gewöhnlichen Wasserspiegel“ betragen haben. Nach dem enthusiastischen Ausspruch von Hieronymus Bock, Leibarzt des Grafen Philipp II., war es „die aller-schönste, gewaltigste Brücke über den lieblichen Wasserstrom der Saar“<sup>6)</sup>. H. Kniebes Beschreibung deckt sich mit der von A. Köllner, bei dem es heißt: „Auf dem achten Pfeiler, von St. Johann aus gezählt, stand ein zierliches Portal, neben welchem ein Gelaß für den Brücken Zoll-Erheber angebracht war. Zur Seite desselben sprang eine Röhre von der Wasserleitung, welche Graf Philipp aus dem Walde ‚Homburg‘ genannt, nach dem Schlosse zu Saarbrücken hatte führen lassen“<sup>7)</sup>. Der Zollerheber hatte zweifellos eine für die gräflichen Finanzen höchst wichtige Funktion, davon wird noch zu sprechen sein. Die von A. Köllner erwähnte Wasserröhre findet eine Ergänzung bei Ruppertsberg<sup>8)</sup> in einem Brunnen, und er zitiert wieder den schon genannten Hieronymus Bock, der „von dem kühlen, holdseligen springenden Brunnen“ schwärmt. Über dem bereits oben erwähnten Portal war eine lateinische Inschrift zu lesen: „SUB CAROLO V. ROM. IMP. S.A. & FERD. R. FR. SUO“. In einer Anmerkung erklärt Ruppertsberg die Abkürzung S.A. (= semper augusto) und bringt als Übersetzung: „Unter der Regierung des römischen Kaisers, Karl V., allezeit Mehrer des Reiches, und des Königs Ferdinand, seines Bruders“<sup>9)</sup>. Des weiteren befanden sich an dem Portal die Wappen von Nassau-Saarbrücken und von

Leiningen, denn Graf Philipp II. war mit Apollonia, Gräfin von Leiningen, verheiratet. Rechts und links schließlich konnte man die Reime lesen:

„Als man zählt MDXXXVI Jahr  
Merk auf, so sag ich auch fürwahr  
War angefangen zu bauen an dieser Bruck  
Von Philipp zu Nassau und Sarbruck,  
Mörs und Sarwerden Herr zu Lahr  
Als er alt war XXXVIII Jahr.  
Im XXXVIII der mindern Zahl geendt  
Als er sich XXXX Jahr alt nennt.“

(„Im XXXVIII der mindern Zahl“ bedeutet 1549, ähnlich wie wir im Datum schreiben '82 statt 1982.) – Es wurde schon gesagt, daß die 20 000 Gulden, die der Brückenbau verschlang, nicht leicht zu beschaffen waren. Eine Folge davon war eine zusätzliche Besteuerung der durchziehenden Kaufmannsfuhren. Wie Ruppertsberg<sup>9)</sup> berichtet, „kam Graf Philipp im Jahre 1550 bei Kaiser Karl V. darum ein, daß der Zoll an seinen Zollstätten um 3 Batzen von jedem Lastwagen, um 1 1/2 Batzen von jedem Karren und von sonstigem Kaufmannsgut nach Billigkeit erhöht werde“, und diese Erhöhung wurde auch bewilligt. So spielte der oben erwähnte ‚Erheber des Brückenzolls‘ keine unwichtige Rolle. Seit 1549 also besteht die Alte Brücke, mehr als 4 Jahrhunderte, die sie allerdings nicht immer ohne Schaden überstehen konnte. Hochwasser und Kriege setzten ihr oft arg zu. Friedrich Köllner erzählt z. B., daß „circa 1683 der Erste Bogen an der Steinernen Brücke negst an Saarbrücken eingeschmissen worden und das obere Teil des Portals vom Zollhauß, mit seinem Zierath und Wappen abgebrochen, das untere Teil blieb auf der Brücke stehen“<sup>10)</sup>.

Der gleiche Autor vermeldet, daß am 24. Februar 1784 „2 Bögen eingestürzt“ seien. Die Wiederherstellung habe 2 Jahre gedauert, und zur Überbrückung sei eine Schiffbrücke gebaut worden „gerade gegen die Neugaß“<sup>11)</sup>. War die Beschädigung von ‚circa 1683‘ durch die Franzosen geschehen<sup>12)</sup>, so war starker Eisgang an dem Einsturz der zwei Brückenbögen im Jahre 1784 schuld. Nach Ruppertsberg<sup>13)</sup> hat der Chronist Gottlieb ausführlich über diesen Winter berichtet: am 28. Februar sei „die Saar so hoch gestiegen, daß ihr Wasser dem Brückengewölbe gleich stand, die Bogen konnten also nicht mehr alles Wasser durchlassen, und seine Masse drückte die Brücke ein, welche mit donnerndem Gekrach um die Mitternachtsstunde zusammenstürzte.“ Auch nach diesem Ereignis mußte eine Schiffbrücke für den Verkehr von hüben nach drüben als Ersatz dienen, bis die Alte Brücke wiederhergestellt war. Das zog sich bis 1787 hin, wobei der fürstliche Baudirektor Balthasar Wilhelm Stengel manches an der Brücke ändern oder ergänzen ließ.

Die Instandsetzung (von 1787) sollte indessen nicht lange Bestand haben, denn schon 1793, beim Einmarsch der französischen Revolutionstruppen, wurde wieder ein Brückenbogen zerstört. Nach Zimmermann<sup>14)</sup> fand auch 1814 eine Sprengung von 2 Brückenbögen durch die auf dem Rückzug befindlichen napoleonischen Heere statt, und ein dritter stürzte danach noch ein<sup>15)</sup>. Durch die große Lücke bei hohem Wasserstand war die Wiederherstellung so langwierig, daß auch dieses Mal eine Schiffbrücke für den Verkehr zwischen den Städten sorgen mußte. Bei den Erneuerungsarbeiten blieben die Ausbuchtungen über den Wellenbrechern erhalten (Kloevekorn spricht von ‚Auskragungen‘), sie sind auf der bekannten Lithographie von etwa vor 1860 noch zu sehen<sup>16)</sup>.

Auf einer Zeichnung um 1863 dagegen, die bei Kloevekorn abgebildet ist, existieren die „schönen alten Auskragungen auf der nach Osten schauenden Seite“<sup>17)</sup> nicht mehr. Interessanterweise befand sich in der Beilage ‚SZ am Wochenende‘ Nr. 53, 1981, auf der Titelseite eine Darstellung der Alten Brücke um 1860, auf der offenbar der Vorgang der Arbeiten festgehalten ist, die zur Beseitigung der Auskragungen durchgeführt wurden.

Im 20. Jahrhundert war das erste markante Ereignis in der Geschichte der Alten Brücke die Errichtung eines Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf einem Sockel, für den man „durch einen Ausbau den nötigen Raum“<sup>18)</sup> geschaffen hatte. Ruppertsberg beschreibt eingehend die Planung, den Bau und die abschließende Einweihung des Denkmals am 14. Mai 1904, wobei er besonders über den Besuch des Kaiserpaares, Wilhelms II. und Augusta-Viktorias, zahlreiche Einzelheiten wie Begrüßung, Weg des Festzuges, Reden, die dabei gehalten wurden, usw. mitteilt. Das Denkmal hatte seinen Standort auf der Westseite der Brücke. Die Plattform war so geräumig, daß der Betrachter ganz um den Sockel herumgehen konnte. Der Kaiser blickte flußaufwärts, nach Ruppertsberg „sinnend über die in Schönheit vor ihm sich ausbreitenden Fluren des Saargebietes“<sup>19)</sup>.

Übrigens führte seit 1901 auch eine Straßenbahnlinie über die Brücke, die allerdings schon 1913 wieder eingestellt wurde; die Gleise sind auf manchen alten Ansichtskarten noch zu sehen<sup>20)</sup>.

Zimmermann erwähnt eine „Instandsetzung und Erweiterung“ im Jahre 1930<sup>21)</sup>. Diese Erneuerung war notwendig geworden, weil sich das Pflaster gesenkt und das Bruchsteinmauerwerk schadhafte geworden war. Wie aus dem Schriftwechsel, der bereits 1927 beginnt, zwischen Wasserbauamt und Stadtverwaltung hervorgeht, waren auch Schäden an den Bürgersteigen zu beheben und das Gelände zu erneuern. Letzteres sollte zunächst nur teilweise geschehen, aber im Verlauf der Arbeiten ergab sich die Notwendigkeit, das Gelände ganz zu ersetzen. Ursprünglich war vorgesehen, die Brücke während der Zeit der Bauarbeiten nur für den Fahrverkehr zu sperren, nicht für die Fußgänger. Diese Absicht konnte jedoch nicht verwirklicht werden, denn auch die Fußgänger mußten für einige Wochen Umwege in Kauf nehmen: in einer Notiz der ‚Saarbrücker Zeitung‘ vom 15. Oktober 1930 wird die Notwendigkeit einer Sperrung der Alten Brücke auch für Fußgänger erörtert, und am 31. Oktober 1930 wird an gleicher Stelle gesagt, daß „nächste Woche wieder Fußgängerverkehr auf der alten Brücke“ möglich sein wird. Der Schiffsverkehr auf der Saar dagegen wurde nicht eingestellt. In den verschiedenen Schreiben, die darüber zwischen den amtlichen Stellen ausgetauscht wurden, wird von der Stadtverwaltung mehrfach betont, daß eine „Benachteiligung des Schiffsverkehrs nicht stattfinden darf“<sup>22)</sup>.

Über den Verlauf der Arbeiten selbst finden sich im Archiv der Städtischen Denkmalpflege Originalfotos, die über viele Details informieren. Es handelt sich um insgesamt 48 Aufnahmen, auf denen Arbeitsvorgänge an einzelnen Brückenbogen wie auch Ansichten der Brücke in verschiedenen Bauphasen festgehalten sind. Leider befindet sich dabei keine Gesamtansicht der Brücke nach Abschluß der Arbeiten. Die einzelnen Brückenbogen wurden für die Bauzeit nummeriert, wie es auf manchen Aufnahmen deutlich zu sehen ist. Auch ist hier dokumentiert, wie umfangreich und gründlich die Renovierung war.

Abb. 1 – 4

Abb. 5, 6

Abb. 7, 8

Abb. 9, 10

Abb. 11, 12

Das Gelände auf dem St. Johanner Ufer, wo heute die Anlagen unterhalb des Staatstheaters zu Spaziergängen einladen, war damals noch gärtnerisch genutzt, wie sorgfältig abgeteilte Beete zeigen. Während das alte Brückengeländer noch Merkmale der Neugotik aufwies, hatte die Brücke am Ende der Renovierungsarbeiten ein ‚modernes‘ Geländer mit mehr ‚sachlichem‘ Handlauf.

Abb. 13

Abb. 14, 15

Abb. 16

Abb. 17, 18

Abb. 19 – 21

Abb. 22 – 24

Wenn man gehofft hatte, mit dieser Erneuerung unserer Alten Brücke einige Jahrzehnte der Ruhe verschafft zu haben, so sollte sich dies bald als trügerisch erweisen, denn durch die Ereignisse des zweiten Weltkrieges wurde auch die Alte Brücke betroffen. Zwar wurde sie – was auch von den meisten anderen Brücken im Stadtgebiet gesagt werden kann – bei den großen Verheerungen durch die feindlichen Bomben nicht schwer beschädigt, aber kurz vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen wurden alle Saar-Brücken durch die zurückgehende deutsche Wehrmacht gesprengt<sup>23</sup>). Innerhalb von 4 Tagen, vom 18. bis 21. März 1945, wurden die Brücken über die Saar zerstört, als erste die Gersweiler, zuletzt die Alte Brücke; bei den meisten war die Zerstörung total. Bei der Alten Brücke fielen so wieder einmal mehrere Brückenbogen kriegerischen Einwirkungen zum Opfer. Allerdings war sie dann die erste Verbindung zwischen den Stadtteilen rechts und links der Saar, die von den Siegern behelfsmäßig instandgesetzt wurde, sie blieb aber vorerst für den Zivilverkehr gesperrt. Von den amerikanischen Truppen wurde eine Eisenkonstruktion als Behelfsübergang montiert, so daß die Brücke für den Militärverkehr passierbar war. Wenn im Vergleich zu den anderen gesprengten Brücken hier immerhin noch einige Bogen der Zerstörung entgangen waren, so stellte sich doch bald heraus, daß nur scheinbar geringe Beschädigungen zu beheben waren. Umfassende und zeitraubende Arbeiten waren zu ihrer Beseitigung erforderlich. Für Zivilpersonen wurde eine Personenfähre eingerichtet, die ihre Anlegestellen auf der St. Johanner Seite unterhalb des Staatstheaters, auf Saarbrücker Seite unterhalb der Spichererbergstraße hatte; hier hatte immer schon eine Treppe zum Leinpfad hinuntergeführt. Inzwischen hatte die französische Militärregierung nach den Amerikanern die Verwaltung übernommen und erteilte am 2. Juli 1946 die Genehmigung zur endgültigen Wiederherstellung der Alten Brücke. Schon vorher war das Kaiser-Wilhelm-Denkmal samt Sockel entfernt worden, die Steine des Sockels wurden für den Wiederaufbau der Brücke selbst verwendet. Der Winter 1946/1947 brachte so strenge Kälte, daß die Bauarbeiten mehrmals unterbrochen werden mußten. Zunächst waren umfangreiche Aufräumarbeiten nötig, die etwa im November 1946 abgeschlossen waren, so daß noch im gleichen Jahr mit dem Bau von Lehrgerüsten und dem Versetzen von Bogensteinen begonnen werden konnte. Im Februar 1947 waren die Landbögen auf St. Johanner Seite wieder geschlossen, während der mittlere Strombogen erst etwa zwei Monate später erstellt war. Gegen Ende des Monats November war der Abschluß der Arbeiten abzusehen, und am 13. Dezember 1947 erfolgte die Einweihung der erneuerten Alten Brücke durch den damaligen Bürgermeister Dr. Singer und den französischen Oberst Gogomble. Eine erste ernste Belastungsprobe sollte sich bald ergeben: am Jahresende 1947 versank die Brücke bis zum Gewölbescheitel in dem inzwischen legendär gewordenen Jahrhundert-Hochwasser, bei dem sogar Straßen der Innenstadt wie Bahnhofstraße, St. Johanner Markt und viele andere nur mit Kähnen passierbar waren. Die Alte Brücke hielt den Fluten stand.

Die Entwicklung des Verkehrs, der Auto-Boom, der besonders nach der Wiedervereinigung des Saarlandes mit der Bundesrepublik einsetzte, machte

neue Planungen notwendig für die Bewältigung der Fahrzeug-Kolonnen, die tagtäglich durch die Stadt rollten. So wurde zu Beginn der 60er Jahre die Stadtautobahn entlang dem linken Saarufer entworfen und ihr Bau in Angriff genommen. Die damit zusammenhängenden Folgen – Verlegung der Saar, Ausbau der Saaruferstraße, Abriß der Häuser unter der Schloßmauer u. v. a. – konnten für die Alte Brücke nicht ohne Auswirkungen bleiben. Schon 1954 war die Stützmauer an der Alleestraße unterhalb des Landtagsgebäudes von Grund auf erneuert worden, so daß sich das linke Saarufer in diesem Abschnitt nach nur kurzer Zwischenzeit wieder in eine Baustelle verwandeln mußte.

Abb. 25, 26

Auch über diese Bauarbeiten liegt beim Archiv der Städt. Denkmalpflege ein Album mit über 100 Originalfotos vor, die mancherlei Ansichten von Leinpfad und Brückenkopf enthalten, wie man sie nicht mehr lange sehen sollte. Um die Mitte der 60er Jahre vollzog sich dann der Bau der Stadtautobahn, und nun wurde die Alte Brücke ernstlich in Mitleidenschaft gezogen: um Platz zu schaffen für eine 4-spurige Fahrbahn, mußte man 2 Brückenbogen opfern. An ihrer Stelle entstand ein Steg in Eisenkonstruktion, der die Hindenburgstraße am Fuße des Schloßberges mit der ‚Restbrücke‘ über den erhalten gebliebenen Strombogen verbindet, eine Lösung, die wohl unumgänglich war, die aber von allen ‚alten Saarbrückern‘ bedauert und die bis heute als häßlich empfunden wird<sup>24</sup>). Zugleich hatte die Alte Brücke damit als Verkehrsverbindung für Fahrzeuge ausgedient, nur noch Fußgänger können sie benutzen, wie sich aber bei Altstadtfesten zeigt, nicht ohne Einschränkung, denn der Steg ist einem Massenandrang nicht gewachsen. Im Zuge der Neuerungen mußte auch der steinerne Kopf des geizigen Bäckermeisters, der seit Jahrhunderten hatte als Wasserspeier dienen müssen, seinen Platz räumen, er wurde an die Westseite der Schloßmauer versetzt.<sup>25</sup>).

Abb. 27 – 30

Abb. 31

Abb. 32

Wie bereits eingangs erwähnt, ist die Existenz der Alten Brücke durch die Pläne der Saar-Kanalisation ernsthaft bedroht. Schon 1975 hatte es in einem Artikel der ‚Saarbrücker Zeitung‘ unter dem Titel „Ein neues Stadtbild“ die Zwischen-Überschrift gegeben: „Drei Brücken müssen abgerissen werden“, wobei sich dies auf Bismarck-, Alte- und Luisenbrücke bezog<sup>26</sup>). Als einziger ‚Trost‘ wurde hierbei gesagt, daß die „Denkmalpfleger der Landeshauptstadt . . . von der Alten Brücke zumindest einige Bogen auf dem Gelände vor dem Staatstheater erhalten“ wollen.

Mehr als drei Jahrhunderte sollte es nach dem Bau der Alten Brücke dauern, bis die Saar-Städte eine zweite Brücke für Fuhrwerke und Fußgänger bekamen, denn erst im Jahre 1863 wurde der Bau der *Luisenbrücke* in Angriff genommen. Der Anstoß ging in diesem Falle nicht von einer kaiserlichen oder königlichen Majestät aus, sondern es waren die Bürger selbst, die die Notwendigkeit einer Verkehrsverbindung zwischen Saarbrücken und St. Johann erkannten und durchsetzten. Die Pläne des Vorhabens gehen in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück, als man in Saarbrücken zu der Erkenntnis kam, daß durch den 1852 erfolgten Bau des Bahnhofs in St. Johann für die auf dem linken Ufer liegende Stadt Saarbrücken eine Benachteiligung entstehen würde, die nur durch den Bau einer direkten Verkehrsverbindung, also durch eine neue Brücke, ausgeglichen werden könnte. Die erste Eingabe bei den Behörden in Berlin blieb jedoch ohne Erfolg, weil „ein staatliches Interesse nicht vorlag“, wie Ruppertsberg schreibt<sup>27</sup>). Aber der Stadtrat ließ sich nicht entmutigen, 1861 wurde ein neuer Antrag gestellt, und dieses Mal wurde die Genehmigung

erteilt. Auf städtische Kosten durfte mit 40 000,— Talern Kapital die Brücke gebaut werden. Als Standort war zunächst eine Stelle ‚bei der Kohlwage‘ (eine Kohlwaagstraße gibt es ja heute noch) also mehr zum ehemaligen Hafengelände saarabwärts hin vorgesehen. Rivalitäten zwischen den beiden beteiligten Städten Saarbrücken und St. Johann spielten bei den Vorbesprechungen und Planungen eine erhebliche Rolle, denn auf St. Johanner Seite sah man keinerlei Notwendigkeit, die Saarbrücker an den Vorteilen, die sich aus der Existenz des Bahnhofs ergaben, zu beteiligen. Die Saarbrücker ihrerseits wollten den Anschluß an neue Entwicklungen nicht verpassen; deshalb auch hatten sie gehofft und sich darum bemüht, daß die Hafenanlagen auf die Saarbrücker Seite verlegt würden, eine Annahme, die sich jedoch als falsch erwies. Immerhin gelangte man dann doch zu gemeinsamen Beschlüssen, und einer feierlichen Grundsteinlegung, die unter Böllerschüssen am 12. November 1863 einherging und an die sich ein Festessen in der Saarbrücker ‚Post‘ anschloß, folgte zwei Jahre später die Verkehrsübergabe der neuen Brücke.

Abb. 33

Ein altes Foto zeigt die Brücke im Fahنشmuck. Zu erkennen ist im Hintergrund das damalige ‚Pabste Schlößje‘, das spätere Schloß-Café (im Bombenkrieg schwer beschädigt, heute befindet sich an der Stelle das Gebäude des Gerling-Konzerns).

Wie es seit dem Mittelalter üblich war und wie es zum Zwecke der Finanzierung der Alten Brücke geschehen war, sollte auch in diesem Fall von den Benutzern ein Brückenzoll gezahlt werden, ein Häuschen für den Zoll-Erheber war geplant und wurde auch gebaut. Bald aber kamen die Verantwortlichen zu der Einsicht, daß damit der Zweck des neuen Bauwerks in Frage gestellt wurde: die Bauern und Händler vom rechten Saarufer begannen den Wochenmarkt, der früher zwischen Saarbrücken und St. Johann abgewechselt hatte, zu meiden, weil sie nicht neben dem Marktstandgeld auch noch Brückenzoll zahlen wollten. Schon im Oktober 1869 hob deshalb der Stadtrat die Verordnung über das Brückengeld und auch über das Marktstandgeld auf. Die Luisenbrücke, wie diese neue Brücke genannt wurde, wurde von den älteren Einwohnern noch lange „die neue Brücke“ genannt, obwohl nach etlichen Jahrzehnten neuere hinzukamen. So findet sich in dem Bändchen „Saarbrücken und Saarland in alten Ansichtskarten“ eine Wiedergabe der Luisenbrücke um 1908, wo am oberen Kartenrand zu lesen ist: ‚Saarbrücken – Neue Brücke‘<sup>28)</sup>. Die eiserne Brückenkonstruktion ruhte auf drei Pfeilern, von denen einer in der Mitte des Flusses, die beiden anderen auf den Ufern standen. In späterer Zeit wurden Bürgersteige außerhalb der Fahrbahn, von dieser durch die Gitterträger der Brücke getrennt, angesetzt.

Die Luisenbrücke sollte sehr bald zur wichtigsten Verbindung zwischen den beiden Städten werden. Die Stadtväter hatten die Lage richtig eingeschätzt, der Verkehr vom Bahnhof her ergoß sich zum großen Teil über die neue Brücke.

Abb. 34

Das Schicksal der Zerstörung traf sie am 20. März 1945, wie bei den anderen Brücken war sie total, an eine auch nur irgendwie behelfsmäßige Benutzung war nicht zu denken. Über den Wiederaufbau der Brücke geben zahlreiche Fotografien im Archiv der Städt. Denkmalpflege Aufschluß. Demnach wurde am 5. Juni 1946 mit der Montage der Eisenträger auf der stromabwärts gelegenen Seite als Behelfsbrücke auf neu erstellten Pfeilern begonnen, und am 31. August desselben Jahres konnte diese Behelfsbrücke mit der entsprechenden

Abb. 35 – 39

- Abb. 40, 41 Feierlichkeit für den Verkehr geöffnet werden. Bürgermeister war zu dieser Zeit der Saarbrücker Rechtsanwalt Dr. Heim, und er nahm zusammen mit dem schon genannten französischen Oberst Gogomble die Einweihung vor. Wie früher wurde auch eine Straßenbahnlinie über die Brücke geleitet, die jetzt ‚*Forbacher Brücke*‘ hieß. Mit ihrer gesamten Wiederherstellung wurde im folgenden Jahr begonnen, und auf einer Gesamtansicht von August 1948 zeigt sich die fertige Brücke, wie sie im wesentlichen jetzt noch ist. Gegenwärtig wird auch die Luisenbrücke wie die Alte Brücke durch die Planungen für den Saar-Kanal berührt. Sollte der Kanal einmal gebaut werden, so wird sie Änderungen unterworfen werden, die noch nicht abzusehen sind, wobei die ‚Lösung‘ sicherlich zwischen Abriß und Umbau zu suchen wäre.

Im chronologischen Ablauf folgt auf die Luisenbrücke die ‚*Malstatter Brücke*‘ die zuerst den Namen ‚Kaiser-Wilhelm-Brücke‘ bekam. Sie wurde im Jahre 1894 errichtet und bedeutete zunächst (neben der Schanzenberg-Brücke, der aber eine Sonderstellung zukommt) die einzige Verbindung von Malstatt-Burbach zum linken Saarufer, und bald führte auch eine Straßenbahnlinie über diese Brücke<sup>29)</sup>, die von Ruppertsberg übrigens nur ganz nebenbei erwähnt wird.

- Abb. 49 – 51 Nach den verhängnisvollen Ereignissen des Frühjahrs 1945 blieb die Malstatter Brücke – im Gegensatz zu den zuvor besprochenen – lange Zeit zerstört liegen. Das Ausmaß ihrer Zerstörung ist auf vielen Fotografien dokumentiert. Den Fußgängerverkehr ermöglichte seit Mitte 1946 ein in Holz- und Eisen-Konstruktion errichteter Fußgängersteg, der mit geradezu abenteuerlichen Verwinkelungen über Planken und hölzerne Stiegen an den verbogenen Eisenteilen vorbeiführte. Dieser provisorische Übergang mußte viele Jahre vorhalten, denn erst in den 50er Jahren wurde die Brücke selbst neu erbaut, und erst 1954 konnte sie dem gesamten Verkehr übergeben werden.

Bei einer Saar-Kanalisation soll die Malstatter Brücke nicht gefährdet sein, denn – wie es in dem oben zitierten Artikel in der ‚Saarbrücker Zeitung‘ heißt – soll sie „den Anforderungen der Großschiffahrt“ entsprechen.

Gleiches gilt für die ‚*Gersweiler Brücke*‘. Ihre Entstehungsgeschichte reicht nicht ins vorige Jahrhundert zurück, ist vielmehr schon verbunden mit den Vorbereitungen für die Städte-Vereinigung, die nach langen Verhandlungen 1909 zustande kam. Malstatt-Burbach war seit 1874 selbständige Stadtgemeinde, die seit 1897 sogar die Erlaubnis hatte, ein eigenes Wappen zu führen – die Erlaubnis mußte damals vom König von Preußen erteilt werden<sup>30)</sup>. Vor allem durch die Burbacher Hütte, aber auch durch die Ansiedlung manch anderer Industrie-Firmen, wie z. B. Gußstahlwerk, Ehrhardt & Sehmer u. a., nahm die Bevölkerung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um ein Vielfaches zu<sup>31)</sup>, und dementsprechend ergab sich die Notwendigkeit, auch für die Erweiterung der Verkehrswege zu sorgen. Dies wurde von dem rührigen Bürgermeister Paul Schmook, an den noch eine Straße in Malstatt erinnert, richtig gesehen, und er war es, der sich für den Bau einer neuen Brücke zwischen Burbach und Gersweiler einsetzte. Seine Bemühungen hatten den Erfolg, daß am 21. Juni 1907 die Gersweiler Brücke dem Verkehr übergeben werden konnte. Eine Straßenbahnlinie nach Gersweiler leitete man ebenfalls über die Brücke. Zu diesem Zeitpunkt waren längst Überlegungen im Gange, wie eine Vereinigung der Saar-Städte herbeigeführt werden könnte, und der Anstoß dazu ging zuerst von Malstatt-Burbach aus<sup>32)</sup>.

Abb. 54 – 57

Am 18. März 1945 gesprengt, war auch diese Verbindung zwischen den Stadtteilen rechts und links der Saar auf Jahre hin unterbrochen. Nur auf höchst unsicherem Brettersteg konnte man als Fußgänger auf die andere Seite gelangen. Aber auch die Gersweiler Brücke wurde nicht minder energisch wieder aufgebaut als die übrigen Brücken, und 1951, noch einige Jahre früher als die Malstatter Brücke, konnte sie wieder voll in Betrieb genommen werden.

Im Jahre 1909 wurde die Städte-Vereinigung durchgesetzt, nach endlosen Verhandlungen und Beratungen, heftigen Querelen und hartnäckigen Widerständen, es ist viel darüber geschrieben worden. In den Reden, die im Verlauf der Vorbereitung dieses Ereignisses gehalten wurden, spielte auch die ‚Brücken-Frage‘ eine nicht unbedeutende Rolle. Nur zwei Brücken, Alte Brücke und Luisenbrücke, zwischen St. Johann und Saarbrücken erachtete man als zu wenig, und so wurde der Plan gefaßt, eine weitere Verbindung zu schaffen, die jetzt zwischen Dudweilerstraße und Neumarkt projektiert, ausgeführt und *Kaiser-Friedrich-Brücke* benannt wurde. Schon vor der Vereinigung beschlossen, war es die erste Brücke, die von den früher so oft rivalisierenden Städten Saarbrücken und St. Johann gemeinsam ins Werk gesetzt wurde. Ein eiserner Bogen, von der einheimischen Firma Bernhard Seibert hergestellt, sollte die Saar in einer Länge von mehr als 80 m überspannen. In der zweiten Hälfte des Jahres 1909 begann man mit den Fundamentierungsarbeiten, die, wie aus einer im schon des öfteren genannten Archiv vorliegenden Foto-Mappe hervorgeht, einen sehr zügigen Fortgang nahmen. Hier sind auf 54 Originalfotos einzelne Bauabschnitte festgehalten, und zwar für die Zeit vom 25. August 1909 bis zum 9. Dezember 1910. Fast jede Aufnahme ist mit Datum versehen, am 13. September 1909 wurden z. B. Ausschachtungsarbeiten auf Saarbrücker Seite fotografiert, wobei dem Betrachter auch die Markthalle auf dem Neumarkt in Erinnerung gebracht wird. Fundamentierungsarbeiten, Bohrungen, Gerüstbauten sind zu verfolgen, und man erfährt, daß im April 1910 die Auflager an beiden Ufern fertiggestellt waren. Umfangreiche Holzkonstruktionen im Flußbett gingen der Montage des großen Bogens voran, im Juli bis September 1910 waren diese Arbeiten in vollem Gang und am 17. September beendet. Schließlich vermittelt eine recht stimmungsvolle Gesamtansicht, datiert am 6. Januar 1911, den Eindruck eines Saarbrückens, wie es vor 70 Jahren einmal war.

Abb. 58

Abb. 59 – 64

Abb. 65, 66

Abb. 67 – 69

Abb. 70 – 74

Abb. 75

Abb. 76 – 78

Am Ende des zweiten Weltkrieges stand die ‚Kaiser-Friedrich-Brücke‘ also knapp 35 Jahre, d. h. sie stand eben nicht mehr, sondern lag zertrümmert im Wasser der Saar, denn auch sie wurde durch die Zerstörungsaktion am 19. März 1945 total demoliert. Bis 1958, volle 13 Jahre sollte es dauern, ehe mit dem völligen Neubau der Brücke, die nun den Namen ‚*Wilhelm-Heinrich-Brücke*‘ erhielt, begonnen werden konnte. In dieser langen Zeit mußte natürlich für die Verbindung zwischen den Stadtteilen Ersatz geschaffen werden. Dies geschah zunächst durch eine Ponton-Brücke unterhalb der Ufergasse, die als Notsteg für Fußgänger unmittelbar nach Kriegsende ausreichen mußte. Er wurde aber bald durch einen stabileren Behelfsübergang, durch eine eiserne Fußgänger- und Rohrbrücke, ersetzt. Sie ruhte auf den Widerlagern der ehemaligen Kaiser-Friedrich-Brücke und bekam von den Saarbrückern schnell den Namen „*Kummersteg*“. Bevor dieser errichtet werden konnte, waren Erdausschachtungs- und Bohrarbeiten nötig, die sich über das Jahr 1948 hinzogen, und erst am 26. Februar 1948 konnten die ersten Fußgänger auf dem

Abb. 79

Abb. 80 – 82

Abb. 83 „Kummersteg“ die Saar überqueren. Wie bereits erwähnt, erwies er sich als ein recht dauerhaftes Provisorium; und auch nach dem Neuaufbau der Wilhelm-Heinrich-Brücke wurden die Konstruktionsteile nicht verschrottet, sondern als Verbindungsweg zwischen Klein- und Großblittersdorf weiter verwendet<sup>33</sup>).

Die Wilhelm-Heinrich-Brücke wurde nun großzügig angelegt, ihre 8 Fahrspuren für die entgegengesetzten Verkehrsströme durch Pflanz- und Blumenkübel getrennt, und auf Saarbrücker Seite über einen Verkehrskreisel Anschluß findend an die Stadtautobahn. Sie gehört zu den Brücken im Stadtgebiet, die bei einer Realisierung der Saarkanal-Pläne von Baumaßnahmen nicht betroffen sein sollen.

Nur wenige Jahre nach der Entstehung der eben besprochenen Wilhelm-Heinrich-Brücke wurde im Osten der Stadt eine Verbindung zu dem Stadtteil St. Arnual geschaffen: die ‚Bismarck-Brücke‘, die nach zweijähriger Bauzeit im Jahre 1915 ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Wie die Alte Brücke war sie als steinerne Straßenbrücke erbaut, mit einem großen Mittelbogen, der die Saar auf einer Länge von mehr als 51 m überspannte, und zwei kleineren Randbögen.

Abb. 84, 85 Dem Schicksal der Zerstörung entging auch sie nicht, am 20. März 1945 wurde der Mittelbogen gesprengt. Es sollte auch bei dieser Brücke nicht allzu lange dauern, bis mit ihrem Wiederaufbau begonnen wurde. Dies war nicht zuletzt dem Umstand zu verdanken, daß sich das *gouvernement militaire* im nahe gelegenen Finanzamt in der Hindenburgstraße etabliert hatte, und deshalb der Bismarck-Brücke als Verbindungsweg zur anderen Saarseite besondere Bedeutung zukam. Vielleicht ist dies auch der Grund, daß wir im Archiv der Städt. Denkmalpflege eine besonders reichhaltige Foto-Dokumentation der Wiederaufbauarbeiten vorfinden.

Abb. 86, 87 Bereits im Februar 1946 waren die Abbruchsarbeiten mit Trümmerbeseitigung und Bau-Vorbereitung in vollem Gang. Wie bei der Luisenbrücke wurde auch hier zunächst nur eine Hälfte als Behelfsbrücke errichtet, und am 1. Juni 1946 fand die feierliche Verkehrsübergabe statt, mit einem ersten Übergang von Gouverneur Grandval und Gefolge, wie mit einer ersten Straßenbahnfahrt von St. Johann nach St. Arnual. Die Arbeiten zur Wiederherstellung der gesamten Brücke gingen sofort weiter, eine Aufnahme, die das Lehrgerüst des kleinen Bogens zeigt, ist vom 25. Juli 1946 datiert. Die Brücke wurde in Mischkonstruktion – Eisen-Beton mit Sandsteinverblendung – hergestellt. Im November 1947 konnte mit den endgültigen Arbeiten an der Fahrbahn begonnen werden, und im Lauf des folgenden Jahres wurden die Arbeiten zum Abschluß gebracht.

Abb. 88, 89

Abb. 90

Abb. 91, 92

Abb. 93 – 95

Abb. 96

Auch die Bismarck-Brücke würde von den Plänen des Saar-Kanals tangiert. Da vorgesehen ist, den Lauf der Saar hier zu verändern und zu verlegen, würde die Brücke möglicherweise abgerissen und an anderer Stelle neu gebaut werden.

Dieses Schicksal wird die zweitälteste Brücke im Stadtgebiet nicht zu teilen brauchen: die ‚Schanzenberg-Brücke‘ genügt mit ihren Maßen den Erfordernissen des modernen Schiffsverkehrs. Diese Brücke, im Volksmund auch heute noch oft ‚Achter Brück‘ genannt, kann auf eine 130jährige Vergangenheit

Abb. 97

zurückblicken, ist also älter als alle ‚neuzeitlichen‘ Brücken unserer Stadt. In acht steinernen Bogen, daher ‚Achter Brück‘, überspannte sie bis 1945 die Saar zwischen dem Schanzenberg und der Burbacher Hütte: eine Lithographie von 1860 vermittelt einen sehr guten Gesamteindruck. Sie war keine Straßenbrücke, wurde vielmehr nur als Eisenbahnbrücke am 16. November 1852 dem Verkehr übergeben, erbaut als zweigleisige Brücke auf Massiv-Gewölbe. Der Pfeiler-Abstand betrug 18.80 m, die lichte Weite 16 m. Die Schanzenbergbrücke war wichtiger Bestandteil der Strecke Neunkirchen-Saarbrücken-Stieringen, nach Ruppertsberg als ‚Saarbrücker Bahn‘ bekannt<sup>34</sup>), und wurde 1907 auf 4 Geleise erweitert, weil jetzt eine Eisenbahnlinie auch links der Saar in Richtung Gersweiler-Wehrden geleitet wurde.

Für Fußgänger war die ‚Achter Brück‘ benutzbar, denn es befand sich ein überdachter Gehweg auf der flußabwärts liegenden Seite, etwa 2 Meter tiefer als der Gleiskörper. Für Schulbuben war es immer ein besonderes Erlebnis, wenn sie von Malstatt aus auf dem Weg zum Deutschmühlenbad diesen Brückensteg benutzten und dabei ein Zug mit donnerndem Getöse über ihren Köpfen vorbeibrauste.

Abb. 98

Auch die ‚Achter Brück‘ fiel 1945 vor dem Einmarsch der Alliierten den Sprengungen zum Opfer, alle Gewölbe wurden zerstört. Es lag im Interesse der neuen Machthaber, daß die unterbrochene Bahnlinie nach Frankreich bald wieder funktionsfähig war, und so ist auf einer am 23. Januar 1946 datierten Aufnahme bereits eine behelfsmäßige Gleisführung über zwei im Fluß errichteten Stahlgerüsten zu sehen.

Abb. 99

Von 1948 bis 1950 wurde an Stelle der früheren acht Bogen eine Stahlbrücke gebaut, bei der nur ein großer Bogen die Saar überspannt. Wie vorher ist auch jetzt ein Fußgängersteg vorhanden, der im allgemeinen nur mäßig benutzt wird, mit Ausnahme der Tage, an denen Ausstellungen auf dem Messegelände stattfinden; an der Hochstraße zeigt ein Schild nach Süden: ‚Fußweg zum Messegelände‘, und dieser Fußweg führt über die Schanzenbergbrücke. Wahrscheinlich wird im Laufe der Zeit der Name ‚Achter Brück‘ aus dem Sprachgebrauch der Saarbrücker verschwinden, seine Berechtigung hat er längst verloren. –

Es bleibt noch eine Fußgängerbrücke zu erwähnen: die einst als ‚Schlageter-Brücke‘ errichtete, nach der Kriegszerstörung wieder neu gebaute ‚Daarler Brück‘. Bis zur Mitte der 30er Jahre hatte es zwischen dem sog. Ostviertel und St. Annual nur eine Personenfähre in Höhe des Bootshauses zum Staden gegeben; auf Stadtplänen und Meßtischblättern, die in den 50er Jahren herausgegeben wurden, ist sie noch vermerkt, inzwischen aber wurde sie eingestellt. Mit dem Bau der Fußgängerbrücke gab es dann eine direkte Verbindung, die von der Scharnhorststraße auf dem linken zur Straße des 13. Januar auf dem rechten Saarufer verläuft. (Auf einem Stadtplan, der kurz nach dem 2. Weltkrieg herauskam, heißen die Straßen allerdings ‚In der Langgass‘ und ‚St. Annualer Straße‘).

Abb. 100 – 102 Erbaut wurde die Daarler Brück in den Jahren 1935/1936. Im Gegensatz zu den übrigen Saar-Brücken, die den Bombenhagel mit relativ geringfügigen Beschädigungen überstanden, fiel die Daarler Brück am 9. November 1944

- Abb. 103, 104 durch Kriegseinwirkung in Trümmer. Wegen der Gas- und Stromversorgung St. Arnuals wurde die Wiederherstellung schon im Dezember 1944 geplant und im Jahre 1945 realisiert. Wenn man Fotos der ursprünglichen Brücke mit solchen nach ihrer Wiederherstellung vergleicht, so zeigt sich, daß an der
- Abb. 105, 106 Gesamtkonzeption nichts geändert wurde. Der Eindruck einer Idylle, wie er durch die Bilder entstehen könnte, ist jedoch trügerisch, denn die unmittelbare Nähe der Stadtautobahn lädt kaum noch zu gemächlichem Schlendern über die „Daarler Brück“ ein.

Inzwischen verändert sich das Stadtbild ständig unter dem Einfluß der industriellen und verkehrsmäßigen, und damit auch städtebaulichen Entwicklung. Das mehrfach angesprochene Projekt der Saar-Kanalisation, von sehr gegensätzlichen Standpunkten aus beurteilt, wird dabei eine sehr große Rolle spielen. Nicht nur in Zusammenhang mit diesen Plänen ist z. Zt. eine neue große Brücke über die Saar im Entstehen: der Bau der sogen. Westspange als einer neuen Verkehrsader verlangt einen weiteren Saar-Übergang. Er entsteht oberhalb der Malstatter Schleuse im Zuge der Roonstraße und wird zum Gelände des ehemaligen Hafens westlich der Kongreßhalle führen. In diesem Bereich wird sich also eine weitgehende Veränderung des Stadtbildes ergeben, und es wird gewiß nicht die letzte sein.

## Anmerkungen

- 1) ‚Saarbrücker Zeitung‘ vom 18. Januar 1978: „Alte Brücken erfordert neue Ideen“  
‚Saarbrücker Zeitung‘ vom 17./18. 1978: „Alte Brücke steht Saarausbau im Wege“.
- 2) Adolph Köllner: Geschichte der Städte Saarbrücken und St. Johann, 1865, Band 1, S. 1
- 3) H. Kniebe: Bilder aus Saarbrückens Vergangenheit, S. 80 ff
- 4) Vgl. hierzu auch Hans Bünte: Tiefausläufer, Bühnenstück in zwei Teilen, abgedruckt in  
‚Saarbrücker Hefte‘ Nr. 44 u. 45, 1976/1977
- 5) A. Köllner, a. a. O., S. 101 ff
- 6) Zitat bei A. Ruppertsberg: Geschichte des Saargebietes, 1924, S. 63
- 7) A. Köllner, a. a. O., S. 101
- 8) A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 63
- 9) A. Ruppertsberg: Geschichte der ehemaligen Grafschaft Saarbrücken, 1899, 1. Teil, S. 261
- 10) Friedrich Köllner: Zeitvertreib, S. 88
- 11) Friedrich Köllner: Zeitvertreib, S. 104
- 12) W. Zimmermann: Die Kunstdenkmäler der Stadt und des Landkreises Saarbrücken, Unveränderter Nachdruck, 1975, S. 138
- 13) A. Ruppertsberg, Geschichte der ehemaligen Grafschaft Saarbrücken, III. Teil, 1903, S. 288
- 14) W. Zimmermann, a. a. O., S. 139
- 15) Vgl. auch A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 403
- 16) Saarland-Museum, Saarbrücken
- 17) Fritz Kloeveborn: Saarbrückens Vergangenheit im Bilde, Unveränd. Nachdruck der Ausgabe von 1934, S. 175
- 18) A. Ruppertsberg: Gesch. der ehem. Grafschaft Saarbrücken, Nachdruck der zweiten vermehrten Auflage 1914, III. Teil, 2. Band, S. 142
- 19) A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 142
- 20) Saarbrücken und Saarland in alten Ansichtskarten, Hrsggb. von Peter H. Köhl, Flechsig Verlag, Frankfurt a. M., 1976
- 21) W. Zimmermann, a. a. O., S. 139
- 22) Vgl. Akten über die Brücken-Erneuerung beim Städt, Archiv.
- 23) A. Schleiden: Saarbrücken so wie es war, Bd. 2, 1980, S. 49
- 24) Besonders auffällig ist dies auf dem Titelblatt der Dokumentation des Stadtverbandes Saarbrücken: Schloßbereich in Alt-Saarbrücken, 1978
- 25) Vgl. Karl Lohmeyer: Die Sagen der Saar, 1952, S. 115 f
- 26) ‚Saarbrücker Zeitung‘ vom 29. April 1975, S. 13
- 27) A. Ruppertsberg: a. a. O., S. 97
- 28) Saarbrücken und Saarland in alten Ansichtskarten, S. 12
- 29) A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 191
- 30) A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 187 f
- 31) Nach einer Tabelle in Ruppertsberg, a. a. O., S. 189, stieg das Bevölkerungswachstum in Malstatt-Burbach von 719 im Jahre 1802 auf 46031 Einwohner im Jahre 1910.
- 32) Vgl. Ruppertsberg, a. a. O., S. 221
- 33) Vgl. auch Heinrich Kuhn: Festrede zur 50Jahrfeier in „Saarbrücken – 50 Jahre Großstadt“, S. 15
- 34) Vgl. ‚Saarbrücker Zeitung‘ vom 16. November 1981, Doris Seck: „Kummersteg ging als Provisorium an die Grenze“.
- 35) A. Ruppertsberg, a. a. O., S. 46

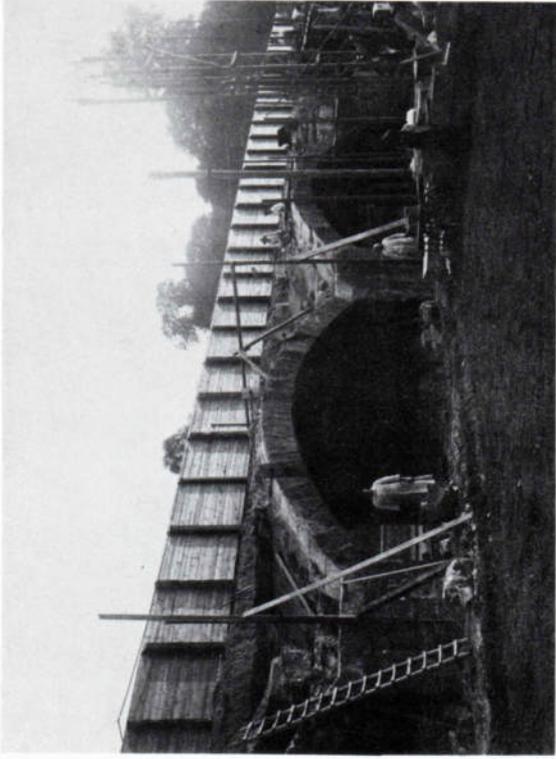


## Abbildungen

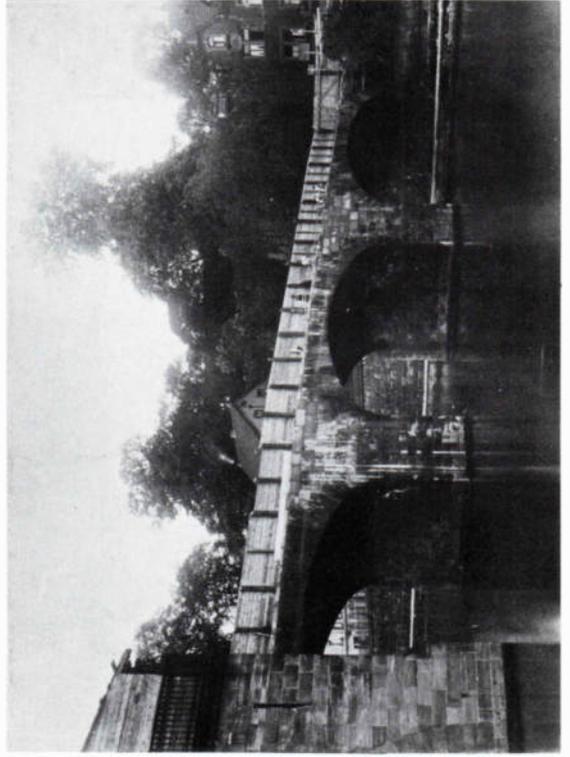
- Abb. 1 u. 2: Brückenbogen d. Alten Brücke bei d. Erneuerg. 1930: Uferbogen auf St. Johanner Seite
- Abb. 3 Dieselben mit Gerüsten
- Abb. 4 Alte Brücke 1930 z. Leinpfad auf li. Saarufer gesehen. Links Sockel d. K.-W.-Denkmals
- Abb. 5 Bogen Nr. 7 im Lauf der Erneuerungsarbeiten
- Abb. 6 Bogen Nr. 8 nach Fertigstellung. Auf beiden Bildern ist hinten d. damalige Zivilkasino, d. heutige Landtagsgebäude, zu sehen
- Abb. 7 u. 8 Ausschnitte aus d. Erneuerungsarbeiten 1930
- Abb. 9 Draufsicht mit Mittelzaun z. Str.-Seite hin unterstromig gesehen, im Hintergr. d. Schloßkirche
- Abb. 10 Dasselbe, doch zur St. Johanner Seite, mit Alter Ev. Kirche
- Abb. 11 Strombögen mit altem Geländer
- Abb. 12 Endphase d. Erneuerungsarbeit, Brücke mit neuem Geländer
- Abb. 13 Beschädigte alte Brücke 1945, K.-W.-Denkmal ist noch nicht entfernt
- Abb. 14 Treppe z. Leinpfad von der damaligen Alleestraße aus
- Abb. 15 Dieselbe Treppe, mit Teil des Landtagsgebäudes
- Abb. 16 Wiederaufbau d. Alten Brücke: Zustand nach Aufräumungsarbeiten am 20. 11. 46
- Abb. 17 Wiederaufbau d. Alten Brücke: Erstellen von Lehrgerüsten u. Versetzen v. Bogensteinen am 8. 12. 46
- Abb. 18 Ansicht unterstromig mit geschlossenen Landbögen am 9. 2. 47
- Abb. 19 Abbruch des Strombogens 22. 3. 47
- Abb. 20 Lehrgerüst des Strombogens 8. 4. 47
- Abb. 21 Draufsicht des Strombogens nach dem Betonieren 22. 4. 47
- Abb. 22 Gesamtansicht mit angefallenem Schutt 24. 11. 47
- Abb. 23 Draufsicht auf d. Alte Brücke am Tag der Einweihung 13. 12. 47
- Abb. 24 Gesamtansicht d. Alten Brücke 1948 (?)
- Abb. 25 u. 30 Linkes Saarufer unterhalb des Landtages bei d. Arbeiten an d. Stützmauer
- Abb. 27 u. 28 Arbeiten an d. Stützmauer z. Alten Brücke hin gesehen.
- Abb. 29 Li. Saarufer mit Brückenkopf d. Alten Brücke 1954 und d. Arbeiten an d. Stützmauer
- Abb. 30 Ebenso: Bewehrung d. Straße u. Stützmauer
- Abb. 31 Bau des Steges über d. Stadtautobahn 1964
- Abb. 32 Der steinerne Kopf, jetzt an d. Schloßmauer
- Abb. 33 Luisenbrücke im Schmuck zum Kaiserbesuch 1904
- Abb. 34 Luisenbrücke nach d. Sprengung
- Abb. 35 Montage d. Behelfsbrücke auf neu erstellten Pfeilern (5. 6. 46)
- Abb. 36 Montage wie oben (2. 7. 46)
- Abb. 37 Montage wie oben (18. 7. 46)
- Abb. 38 Montage wie oben (26. 7. 46)
- Abb. 39 Behelfsbrücke vor d. Einweihung am 31. 8. 46
- Abb. 40 Ebenso
- Abb. 41 Verkehrsstrom über die Behelfsbrücke am Tag der Einweihung 31. 8. 1946
- Abb. 42 Erste Straßenbahnfahrt am 31. 8. 46
- Abb. 43 Untersicht am 31. 8. 46
- Abb. 44 Montage des zweiten Bauteils oberstromig (Endgültige Brücke) 2. 6. 1947
- Abb. 45 Montage wie oben 15. 6. 47
- Abb. 46 Teilansicht auf Montage u. Einschalung am 28. 7. 47
- Abb. 47 Draufsicht auf Bewehrung u. Teilschalung am 13. 10. 47
- Abb. 48 Gesamtansicht der Luisenbrücke am 22. 8. 1948
- Abb. 49 Die Malstatter Brücke nach der Sprengung
- Abb. 50 Ebenso im Sept. 1945

- Abb. 51 Ebenso im Sept. 1945  
 Abb. 52 Fußgängersteig über d. Malstatter Brücke  
 Abb. 53 Ebenfalls  
 Abb. 54 Die Gersweiler Brücke nach der Zerstörung  
 Abb. 55 Ebenfalls am 12. 9. 45  
 Abb. 56 Ebenfalls am 12. 9. 45  
 Abb. 57 Ebenfalls am 12. 9. 45  
 Abb. 58 Bau der Kaiser-Friedrich-Brücke: Brückenkopf auf li. Saarufer, im Hintergrund Markthalle, rechts Amtsgericht. 13. 9. 1909  
 Abb. 59 Gerüstbauten 1. 10. 1909  
 Abb. 60 Gerüstbauten 6. Okt. 1909  
 Abb. 61 Gerüstbauten 30. 10. 1909  
 Abb. 62 Arbeiten am Brückenkopf am li. Ufer, am 2. 11. 09  
 Abb. 63 Bohrarbeiten am 4. 12. 09  
 Abb. 64 Brückenkopf in St. Johann am 19. 2. 1910  
 Abb. 65 Fertiger Brückenkopf St. Johann am 1. 4. 1910  
 Abb. 66 Entsprechend auf Saarbr. Seite 2. 4. 1910  
 Abb. 67 Hilfsgerüste im Strom am 12. 5. 1910  
 Abb. 68 Ebenso 13. 5. 1910  
 Abb. 69 Ebenso am 14. 5. 1910  
 Abb. 70 Montage des großen Bogens 10. 8. 1910  
 Abb. 71 Ebenso 17. 8. 1910  
 Abb. 72 Ebenso 2. 9. 1910  
 Abb. 73 Der Bogen ist geschlossen am 16. 9. 1910  
 Abb. 74 Ebenso 17. 9. 1910  
 Abb. 75 Gesamtansicht am 6. 1. 1911  
 Abb. 76 Die Kaiser-Friedrich-Brücke nach der Zerstörung am 19. 3. 45  
 Abb. 77 Ebenso am 21. 1. 46  
 Abb. 78 Notsteg f. Fußgänger 19. 5. 45-12. 10. 45  
 Abb. 79 Erdausschachtung f. Rohr- u. Fußgängerbrücke 4. 9. 1948  
 Abb. 80 Wie oben am 18. 9. 1948  
 Abb. 81 Bohrarbeiten f. neue Fundamente 30. 9. 48  
 Abb. 82 Bohrarbeiten f. neue Fundamente 12. 10. 48  
 Abb. 83 „Kummersteg“ am 20. 6. 1949  
 Abb. 84 Bismarck-Brücke nach d. Zerstörung am 20. 3. 1945  
 Abb. 85 Ebenso, rechtes Widerlager  
 Abb. 86 Rechtes Widerlager, Abbrucharbeiten am 18. 2. 46  
 Abb. 87 Linkes Widerlager, Versetzen von Sockelsteinen u. Betonieren d. Fundamentplatte 12. 4. 46  
 Abb. 88 Gouverneur Grandval bei der Verkehrsübergabe d. Behelfsbrücke am 1. 6. 1946  
 Abb. 89 Erste Straßenbahnfahrt v. St. Johann nach St. Annual am 1. 6. 46  
 Abb. 90 Lehrgerüst kleiner Bogen u. Stahlkonstruktion großer Bogen am 20. 7. 1946  
 Abb. 91 Bewehrung des kleinen Bogens unterstromig am 30. 7. 46  
 Abb. 92 Teilansicht großer Bogen unterstromig u. Lehrgerüst oberstromig am 10. 2. 47  
 Abb. 93 Draufsicht auf die Fahrbahnplatte oberstromig am 12. 10. 1947  
 Abb. 94 Aufbringen der Fahrbahndichtung 21. 11. 47  
 Abb. 95 Saarausräumung durch Taucher 15. 9. 48  
 Abb. 96 Ansicht d. wiederhergestellten Bismarck-Brücke  
 Abb. 97 Bahnbrücke am Schanzenberg um 1860  
 Abb. 98 Schanzenbergbrücke nach der Zerstörung und schon mit Behelfsbrücke am 23. 1. 46  
 Abb. 99 Fußgängersteg d. Schanzenbergbrücke 1982  
 Abb. 100 Montage des Bogens der Daarler Brücke, 1936 (?), im Hintergrund das Schwimmschiff  
 Abb. 101 Montage des Bogens d. Daarler Brücke, Einsetzen d. Mittelstücke  
 Abb. 102 Der Bogen ist geschlossen  
 Abb. 103 Die Daarler Brücke nach d. Bombardierung am 14. 10. 1944  
 Abb. 104 Erneuerte Daarler Brücke 15. 9. 45-12. 10. 46  
 Abb. 105 Daarler Brücke, damals Schlageterbrücke, im Jahre 1936  
 Abb. 106 Die Daarler Brücke im Jahr 1982

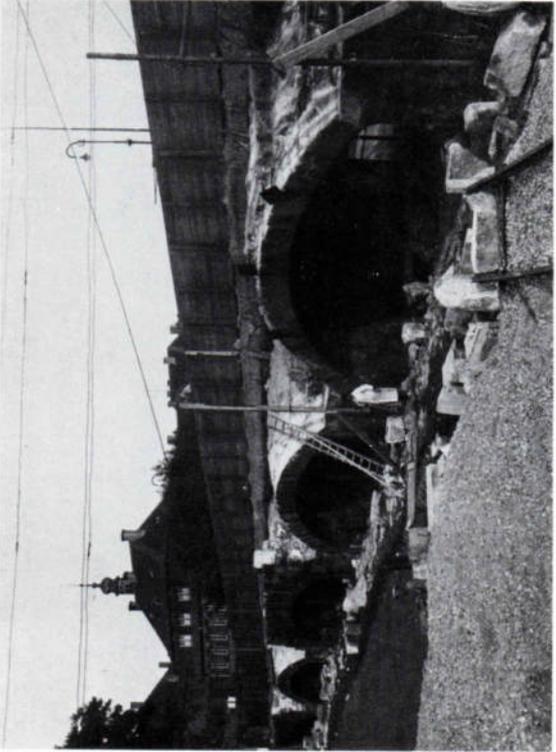
Abb. 31, 32, 99 u. 106 vom Verfasser, alle übrigen Fotos aus der Bildsammlung der Unteren Denkmalschutzbehörde Saarbrücken.



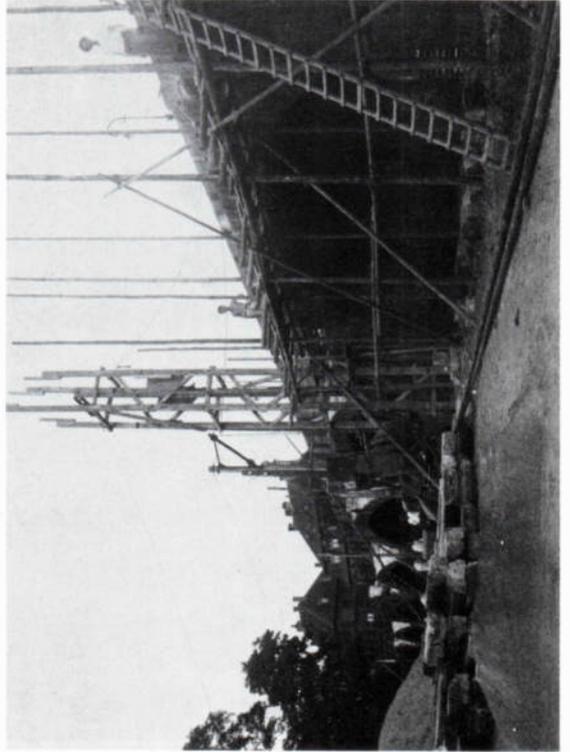
2



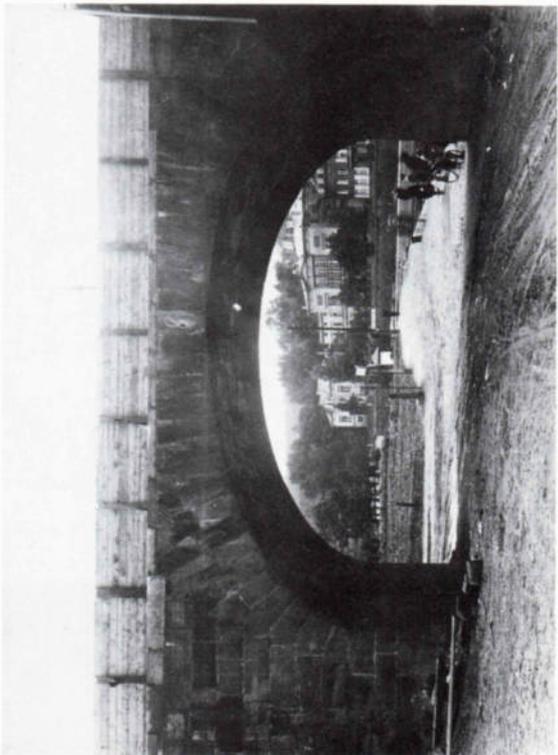
4



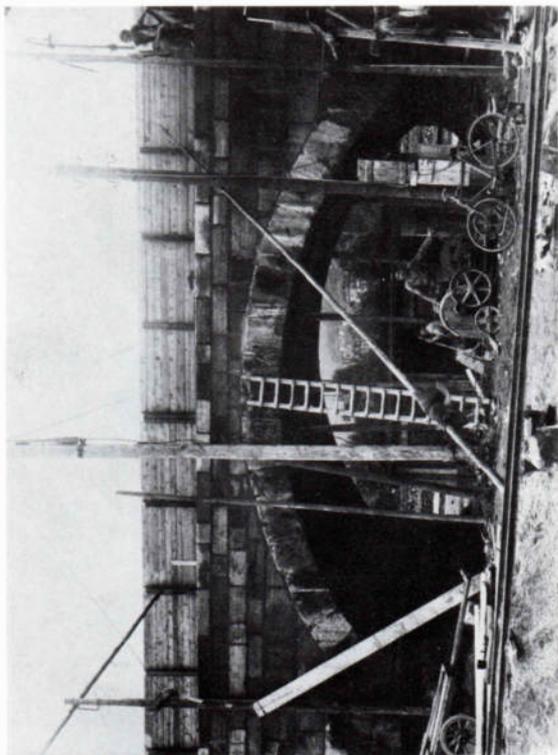
1



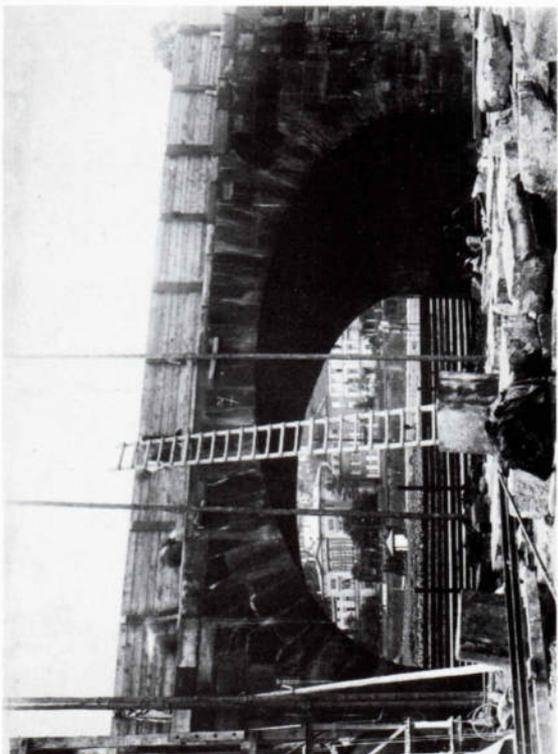
3



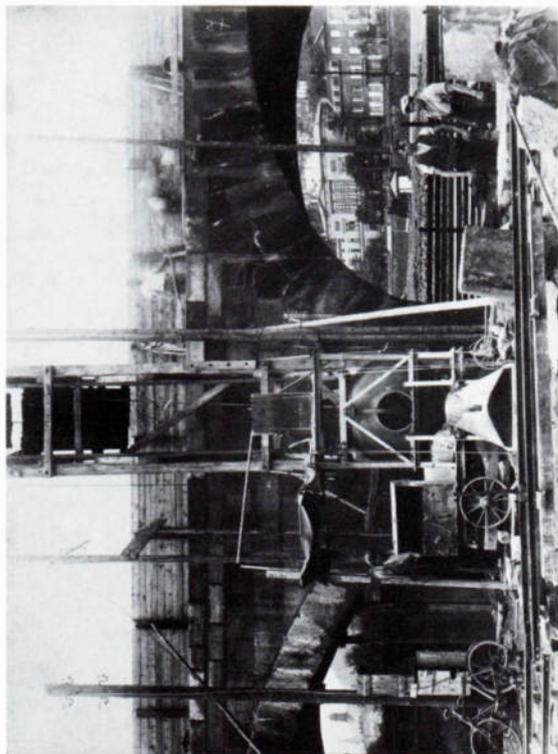
6



8



5



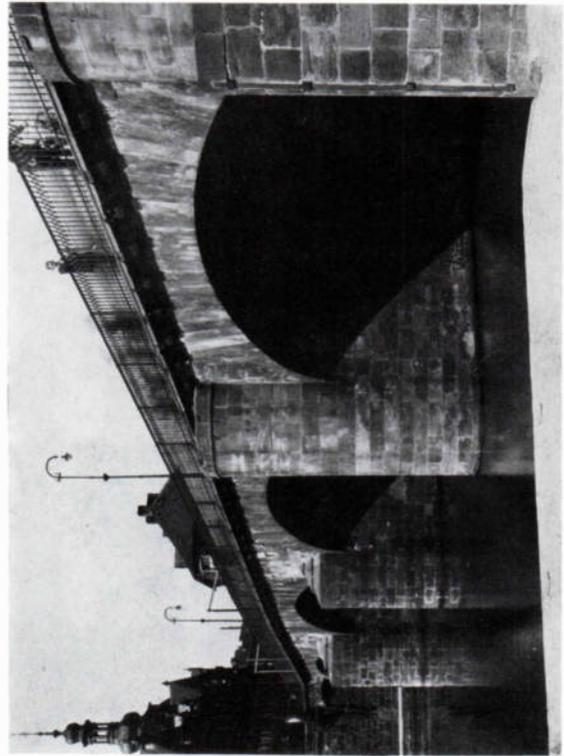
7



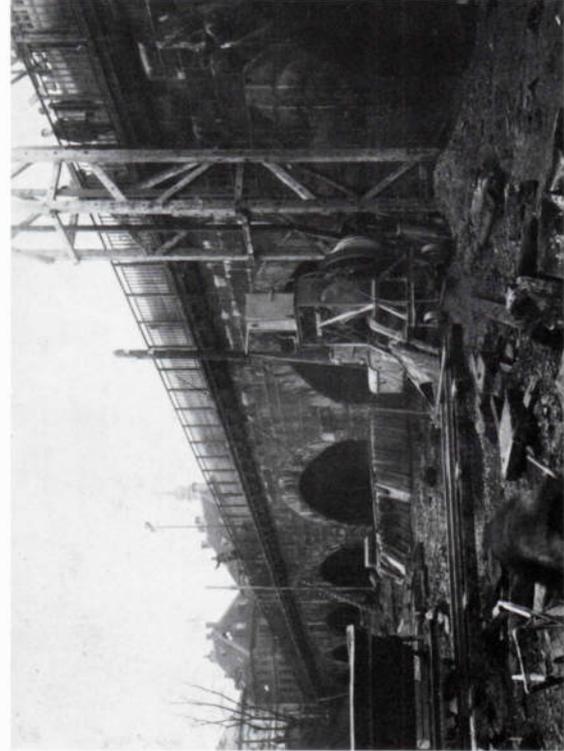
9



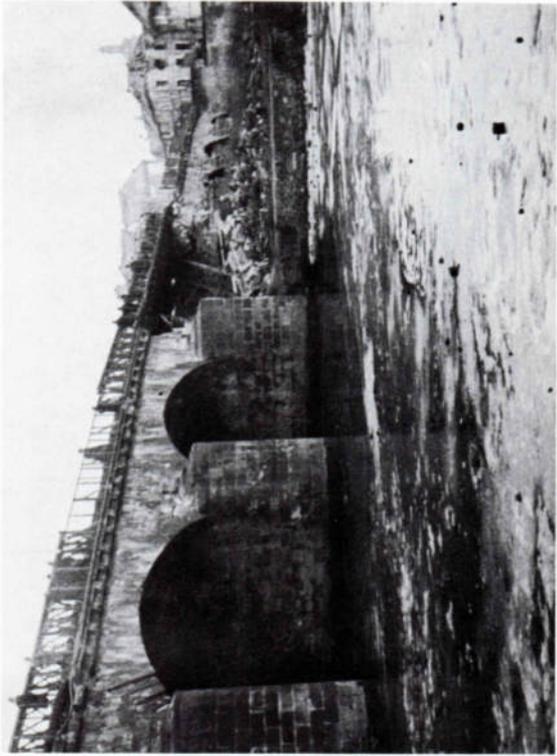
10



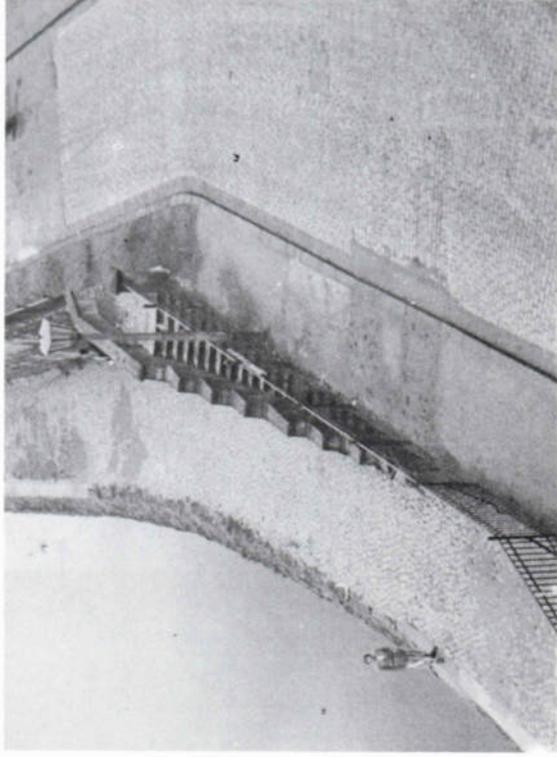
11



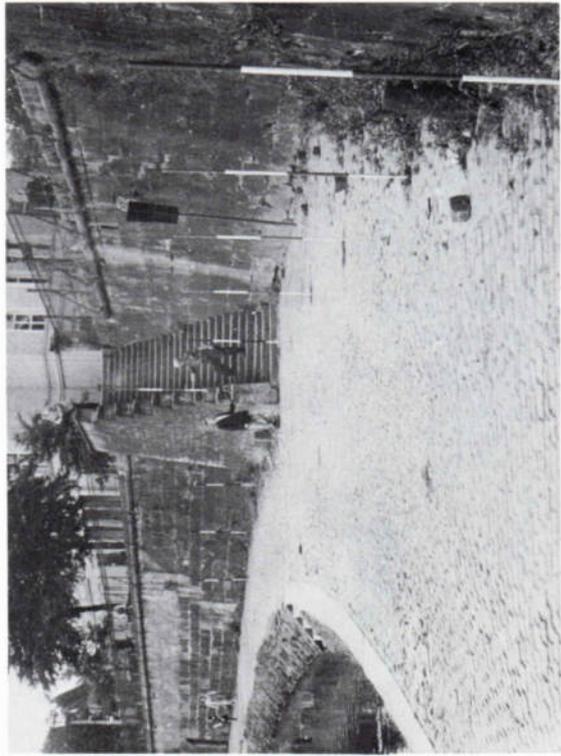
12



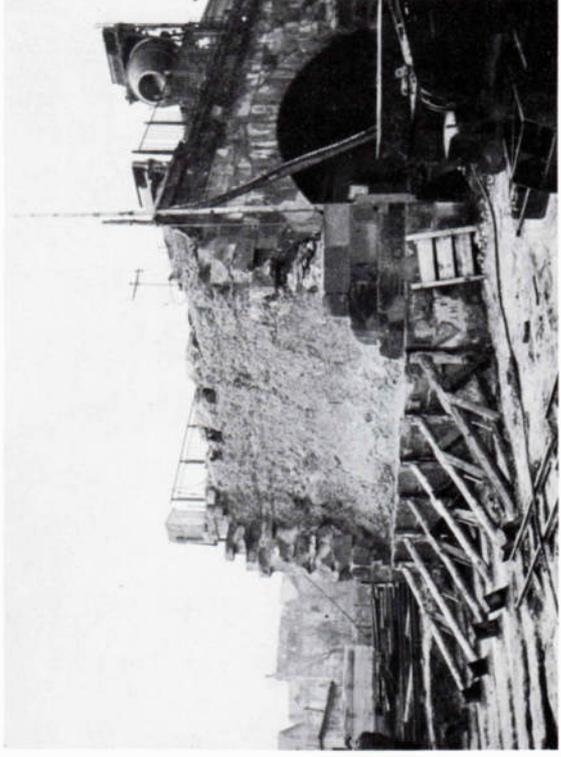
13



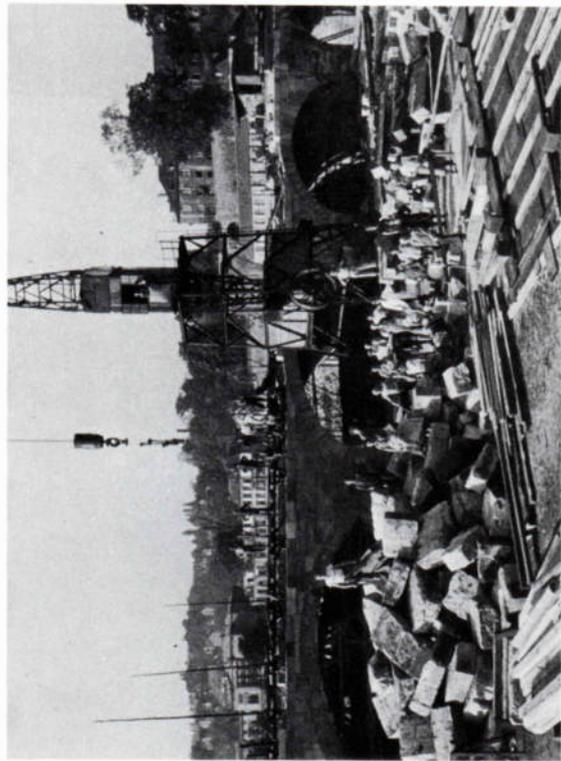
14



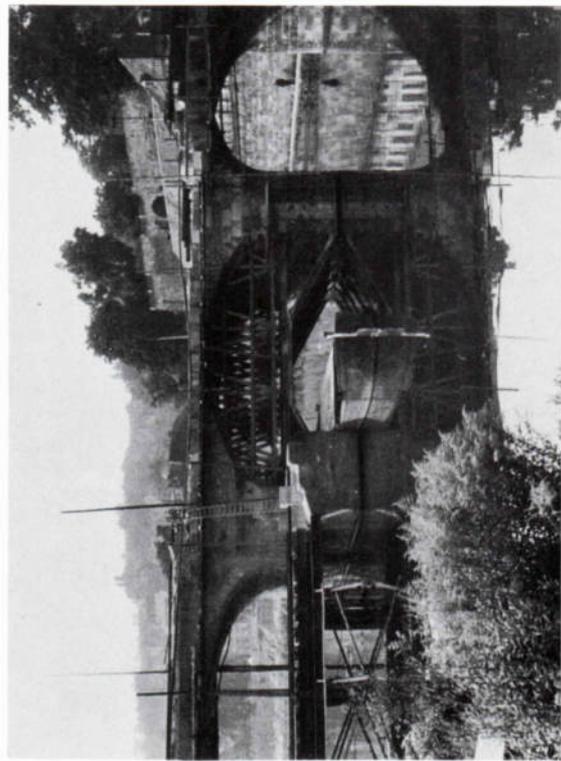
15



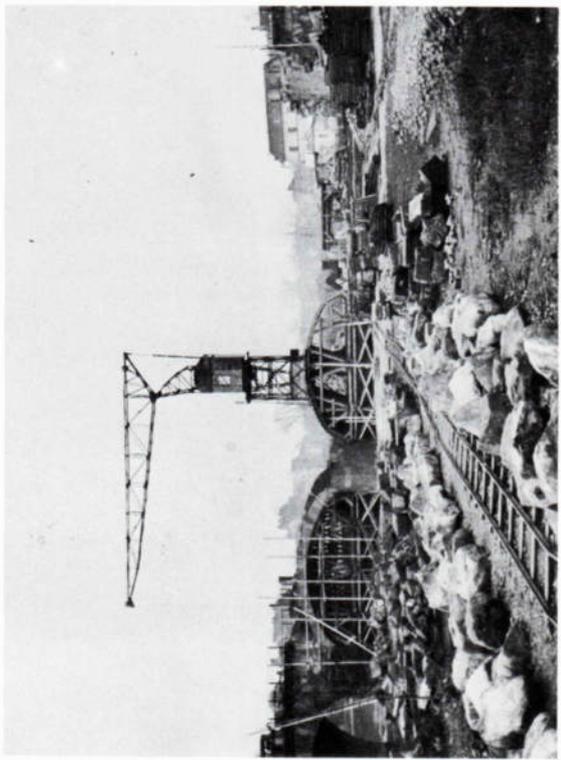
16



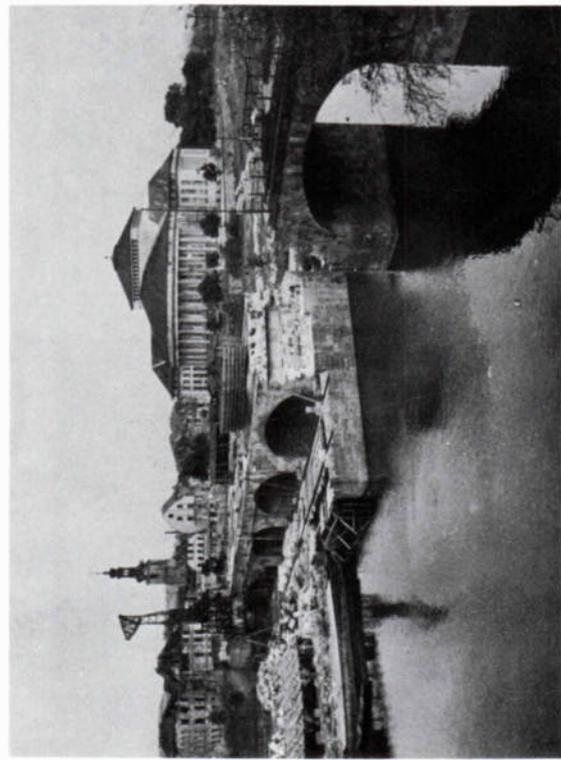
18



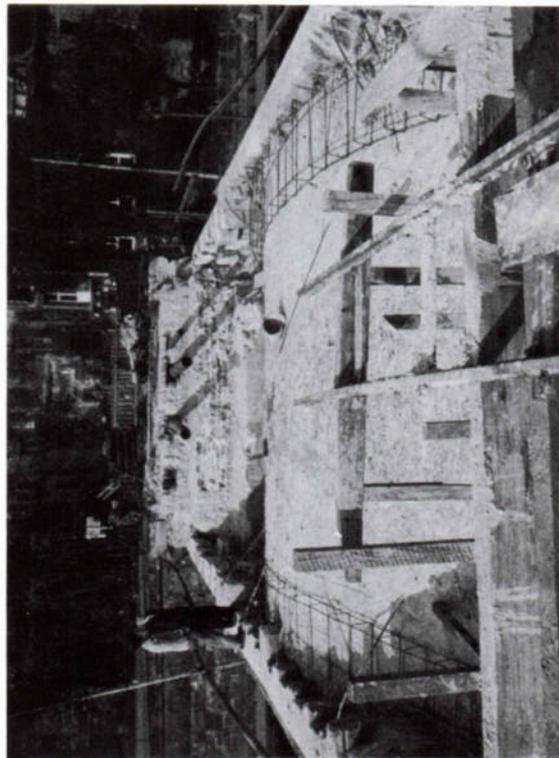
20



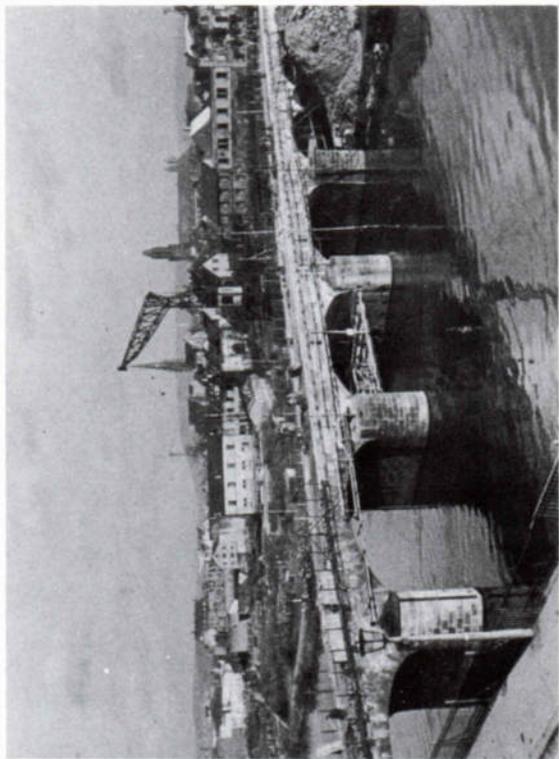
17



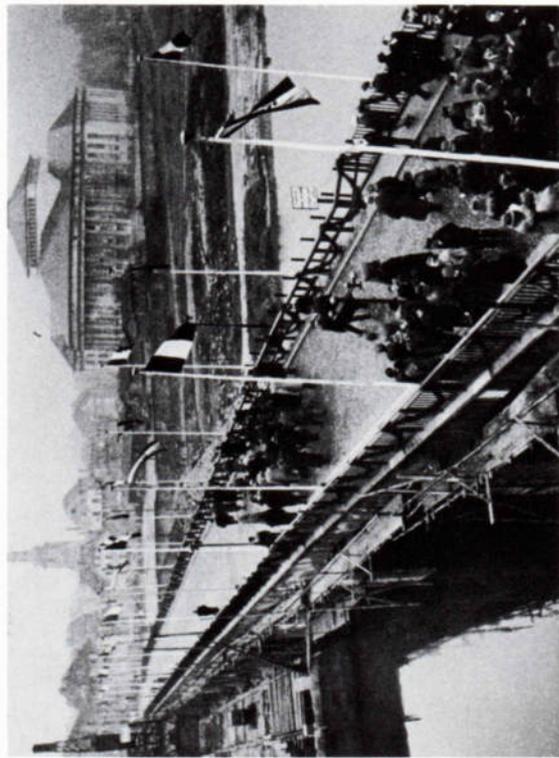
19



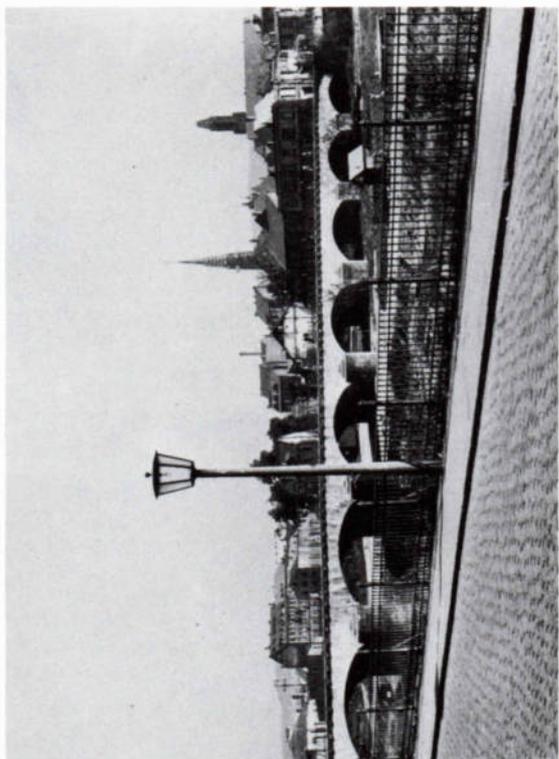
21



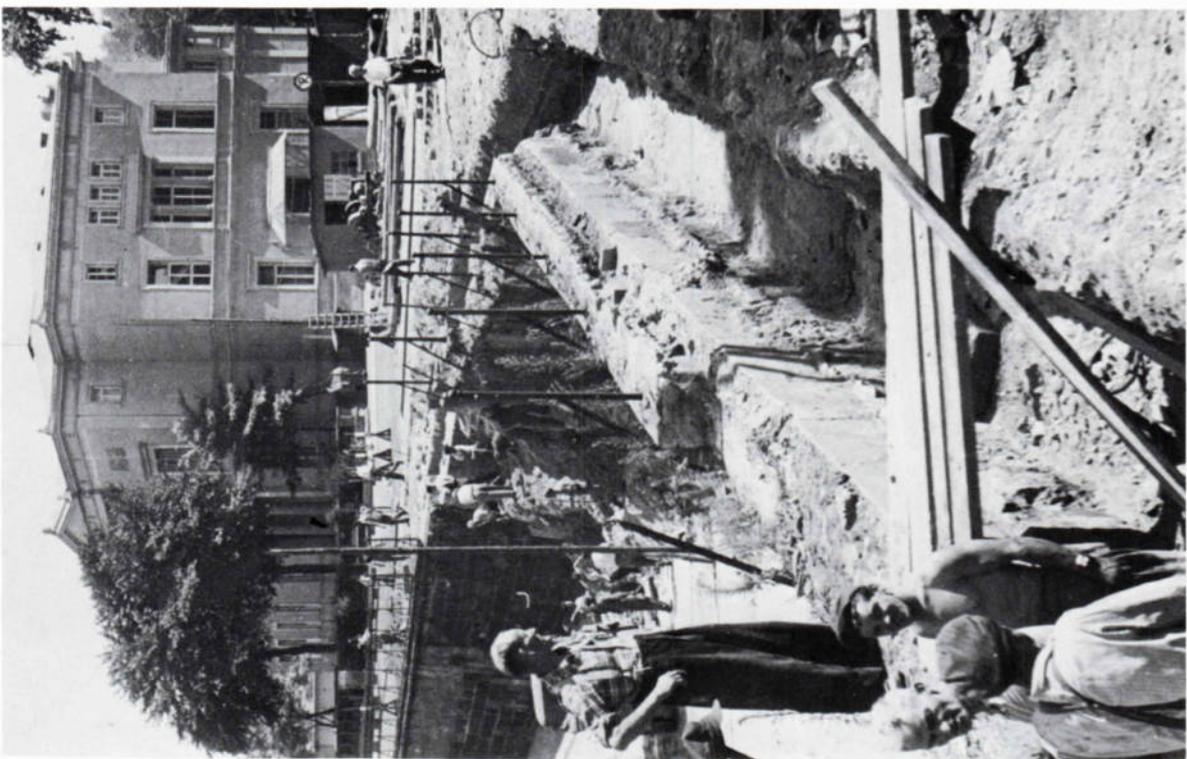
22



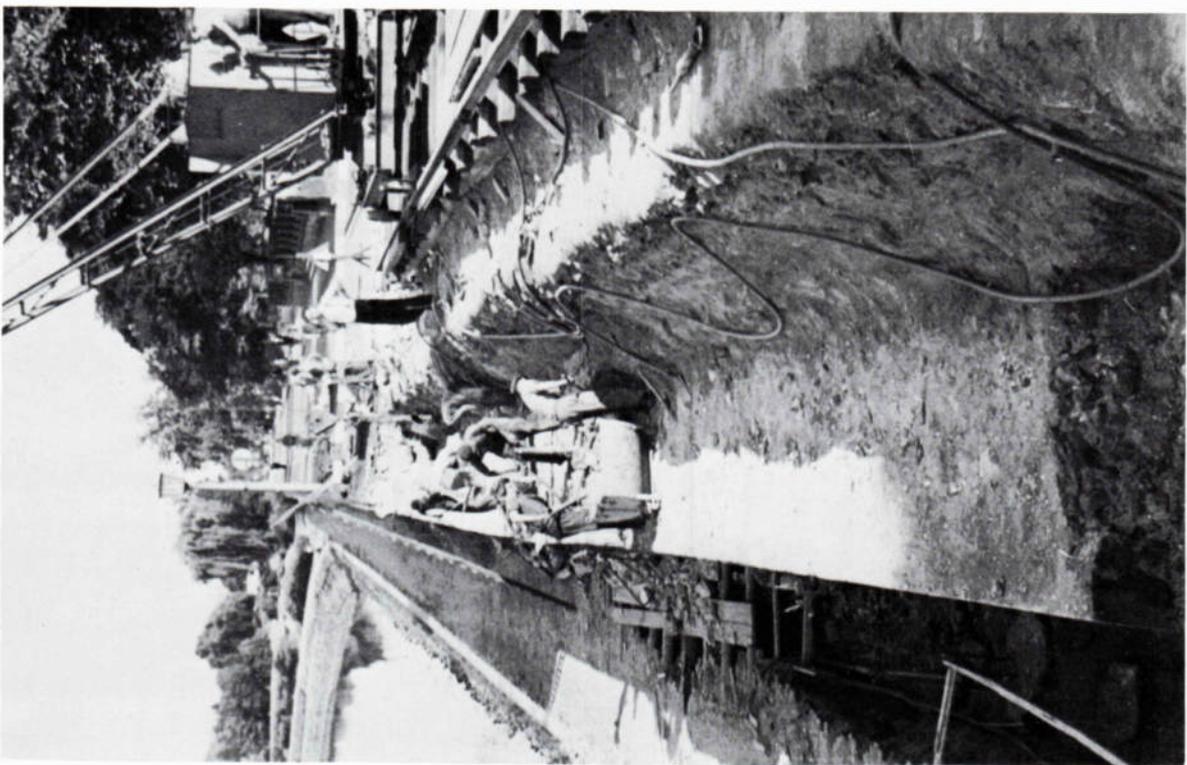
23



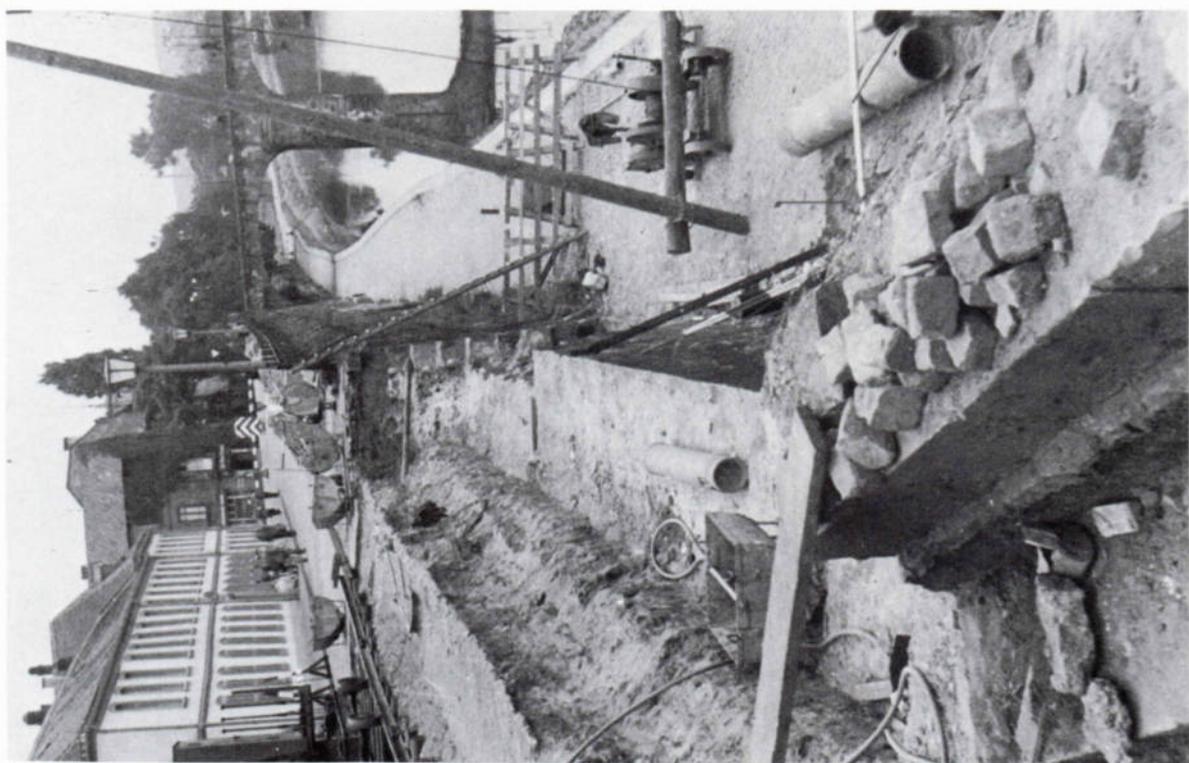
24



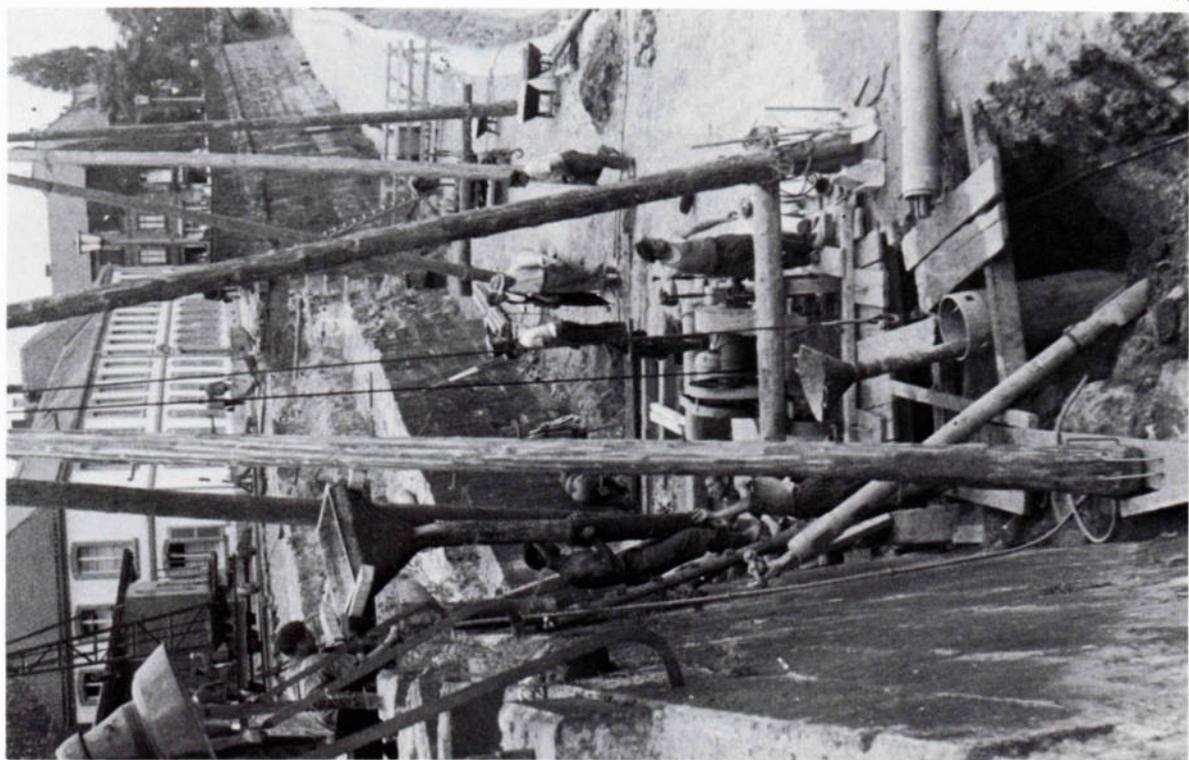
25



26



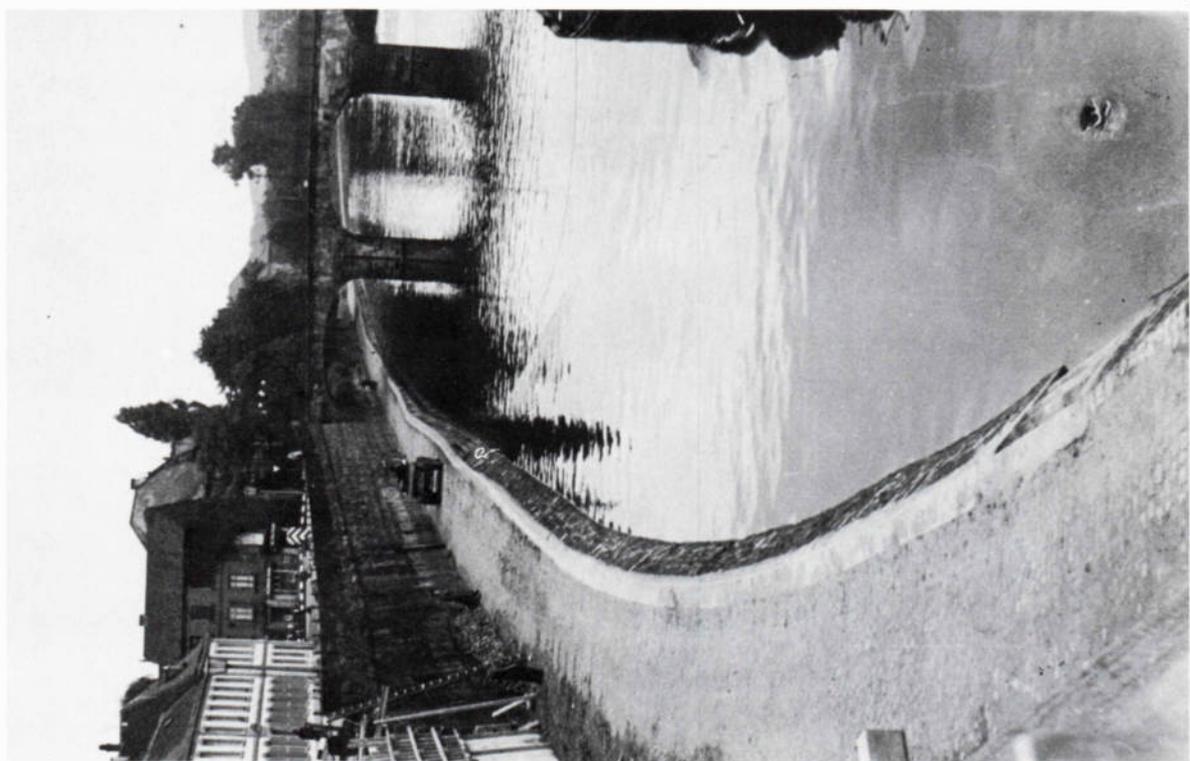
28



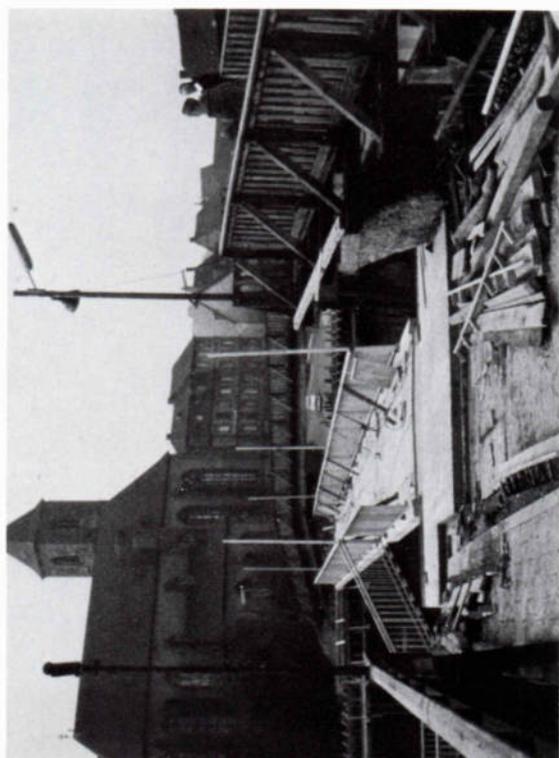
27



30



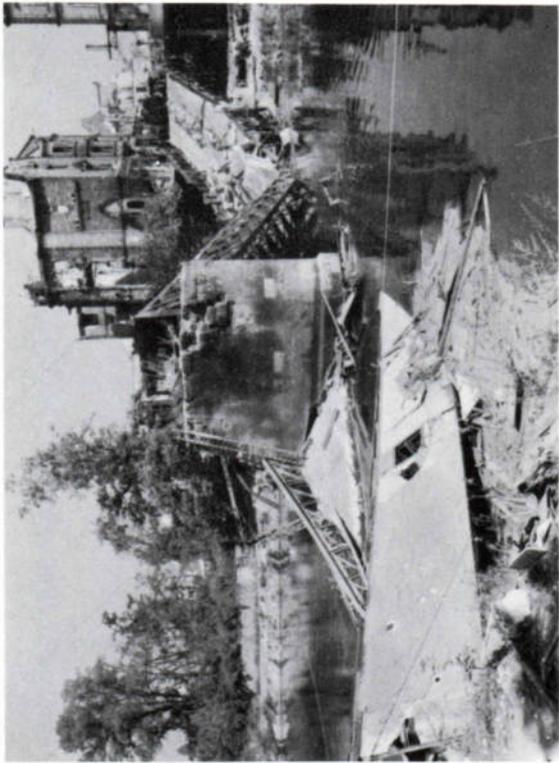
29



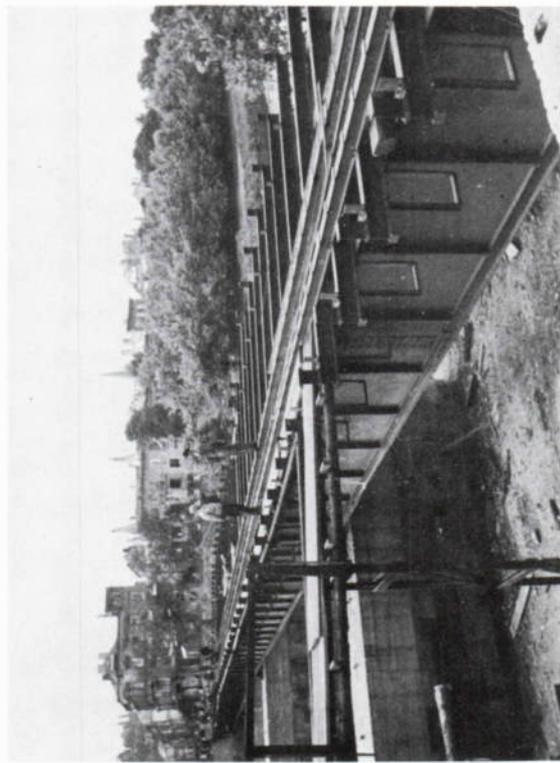
31



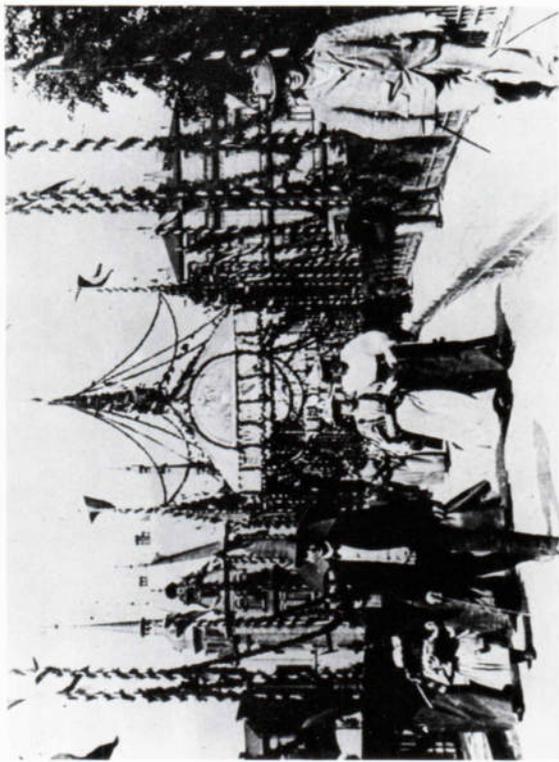
32



34



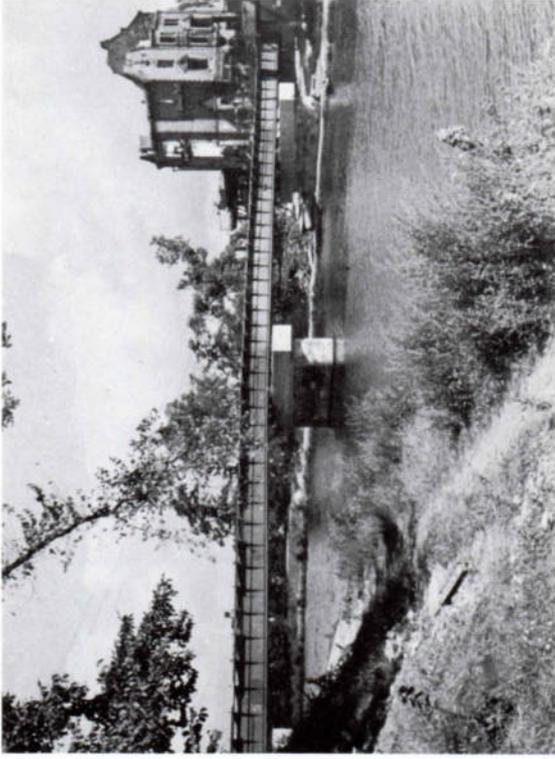
36



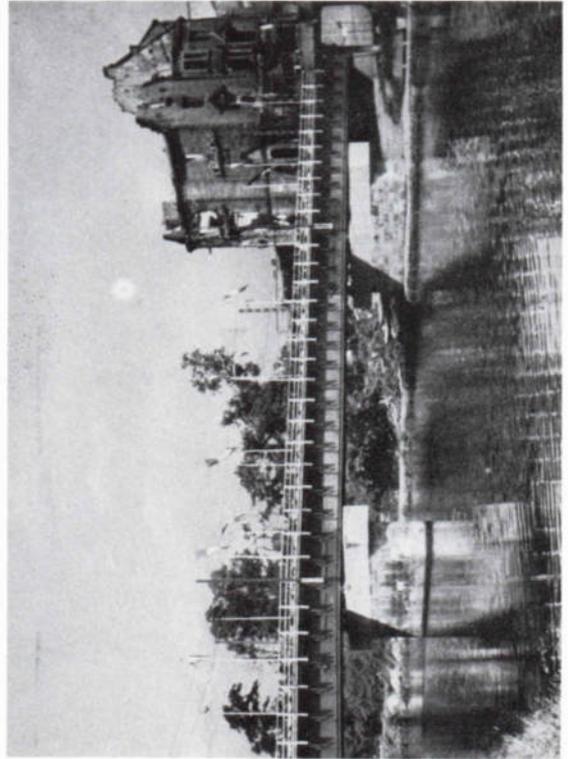
33



35



38



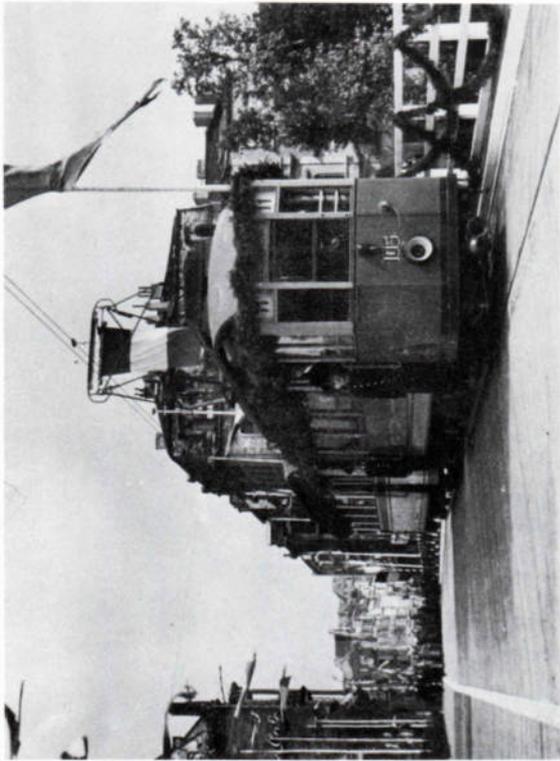
40



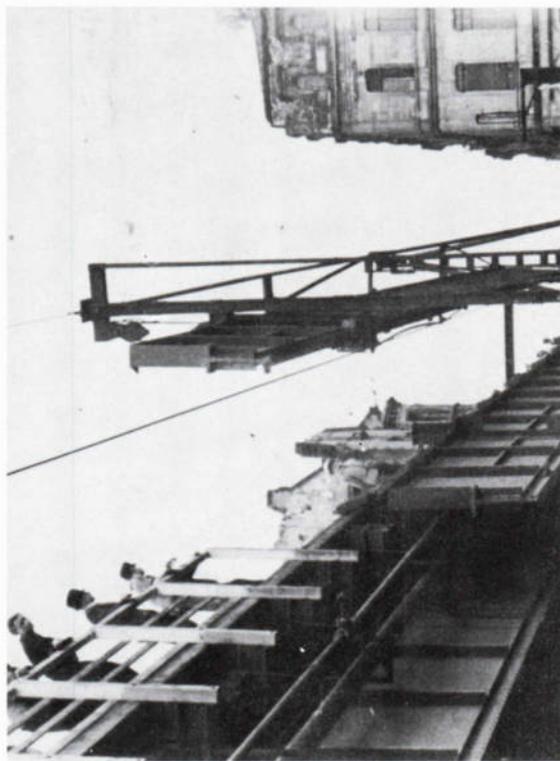
37



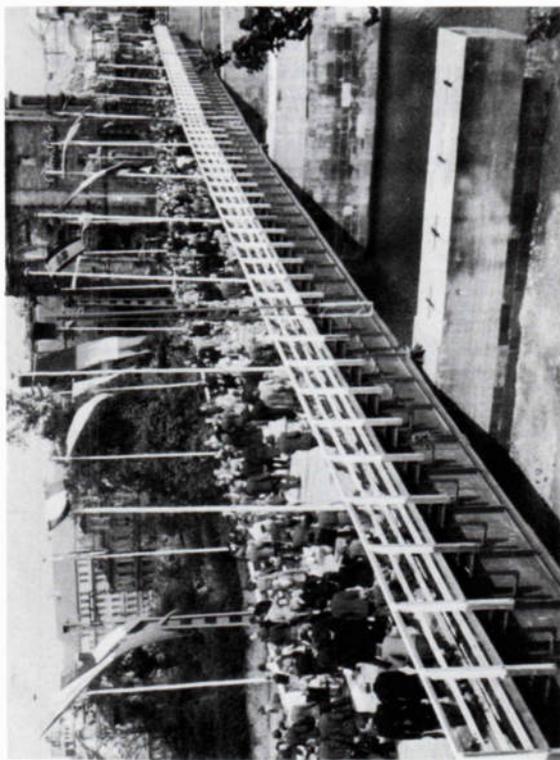
39



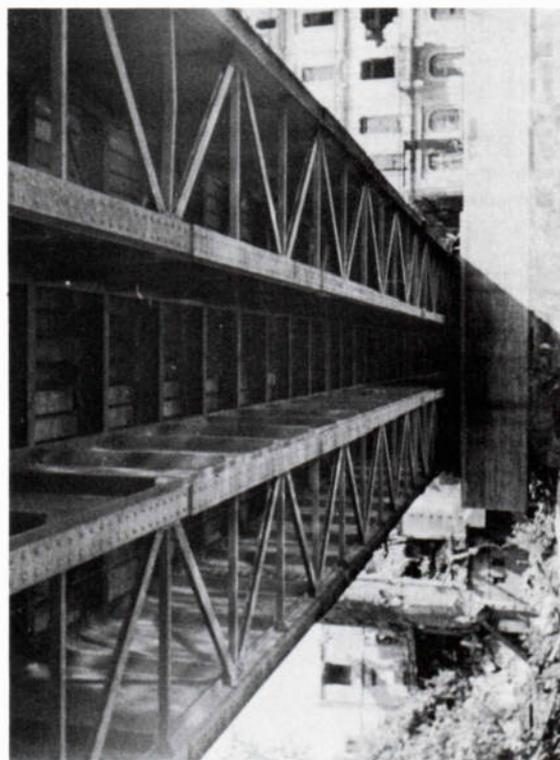
42



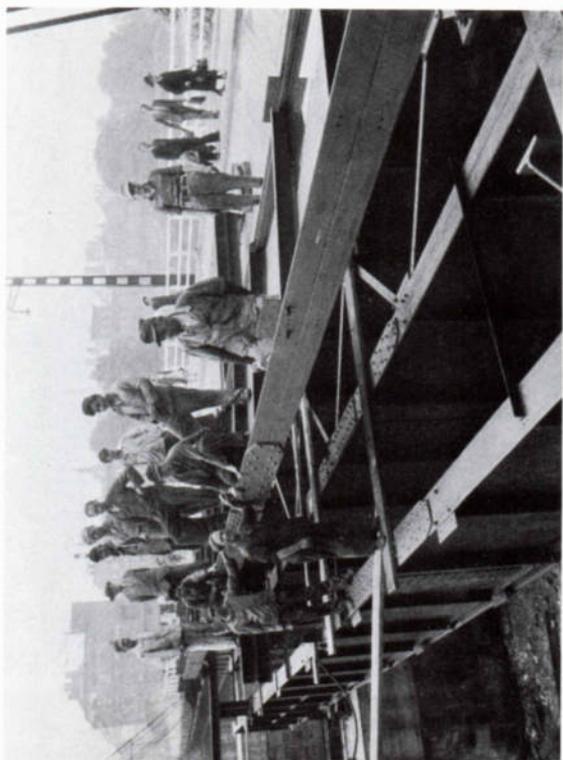
44



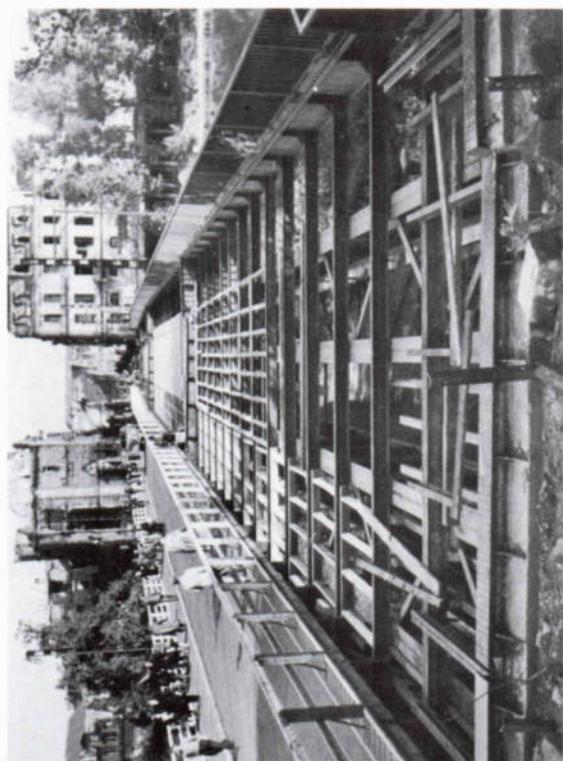
41



43



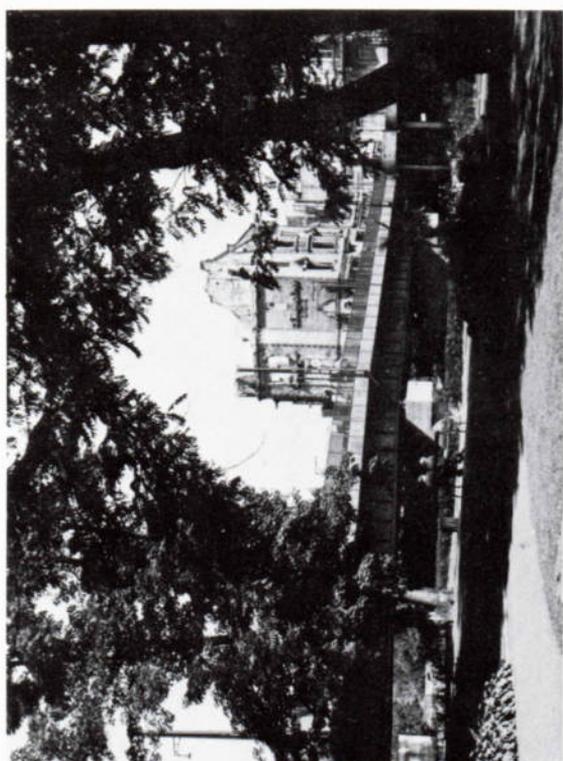
45



46



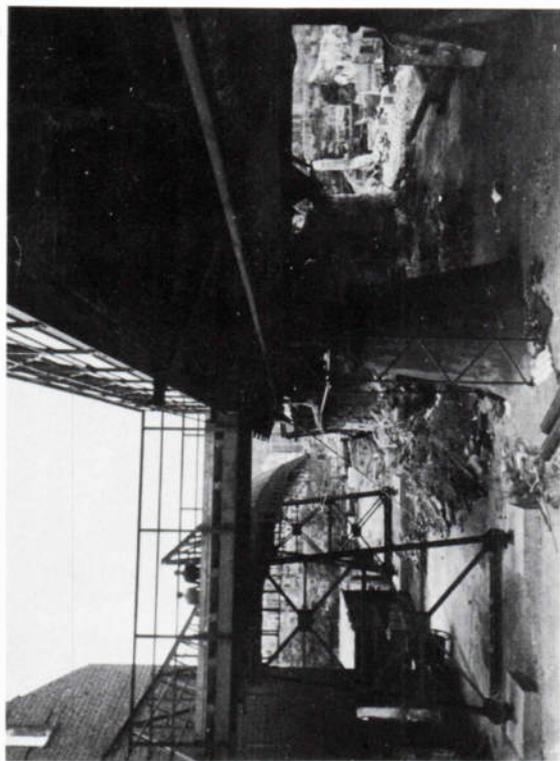
47



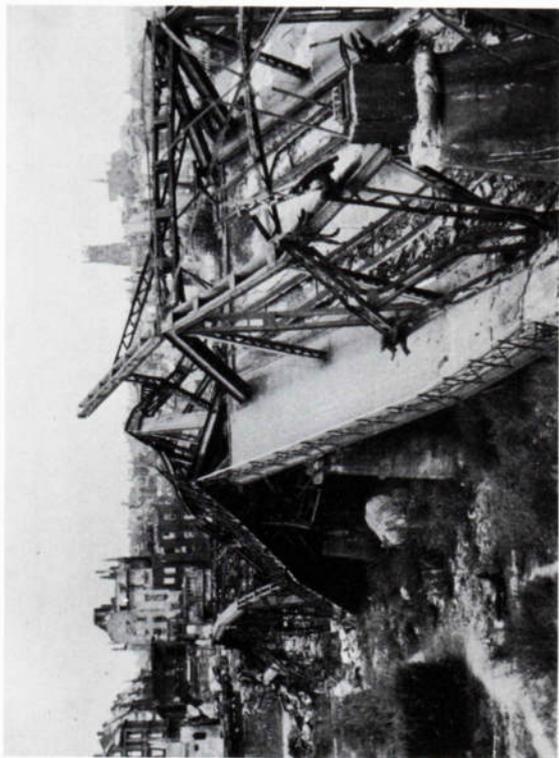
48



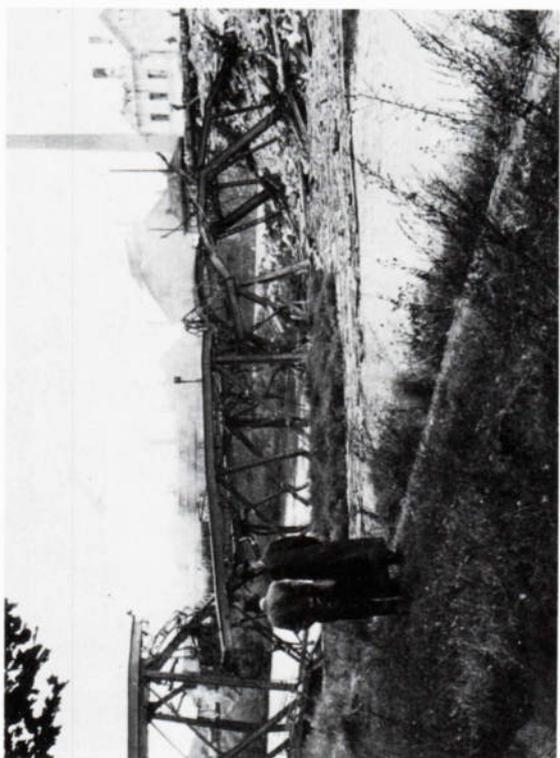
50



52



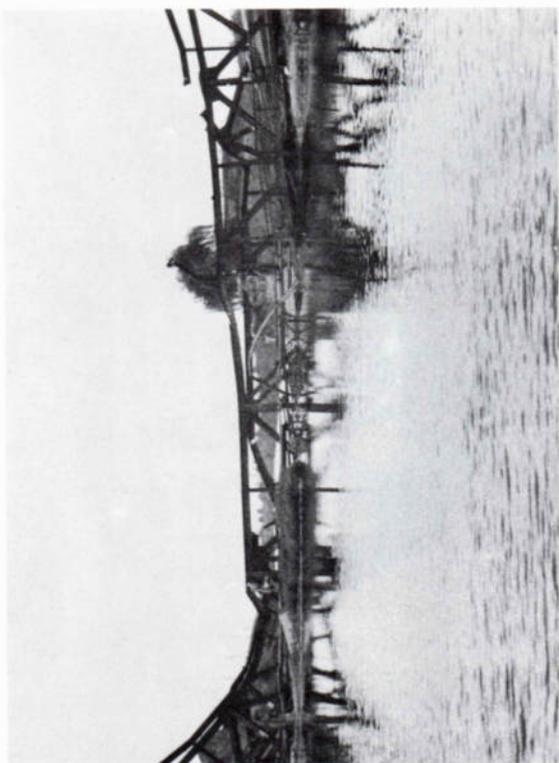
49



51



54



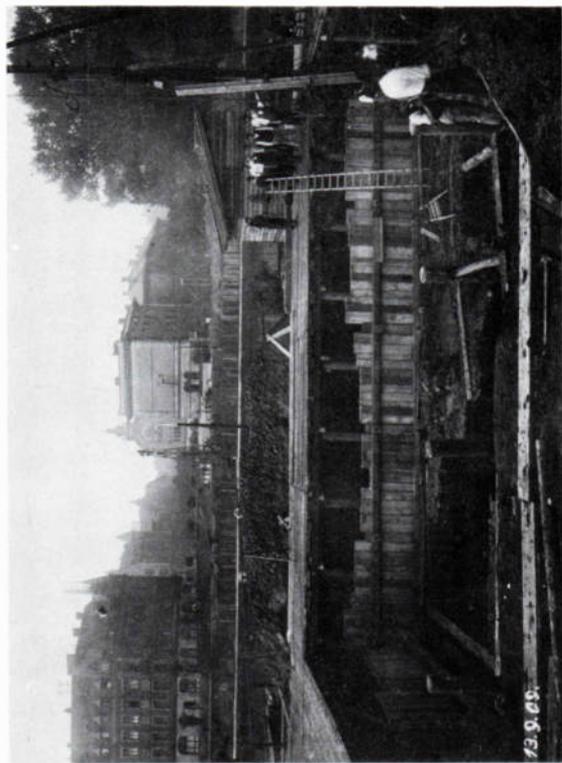
56



53



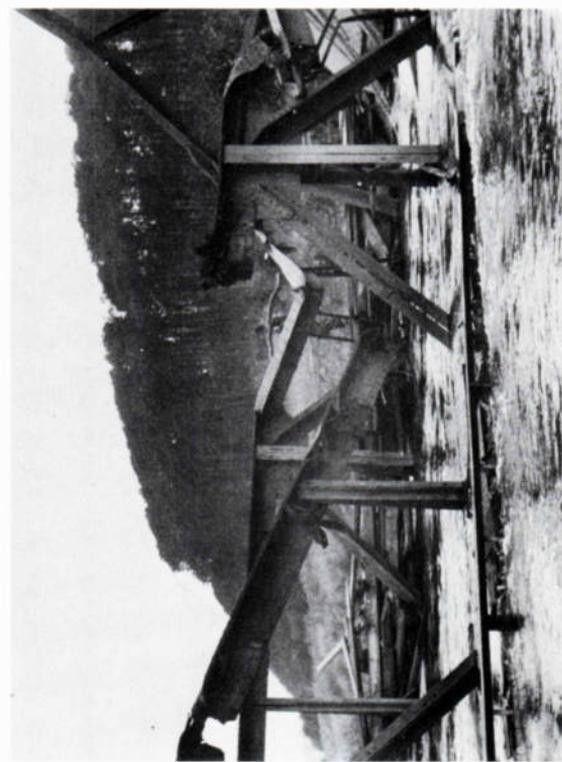
55



58



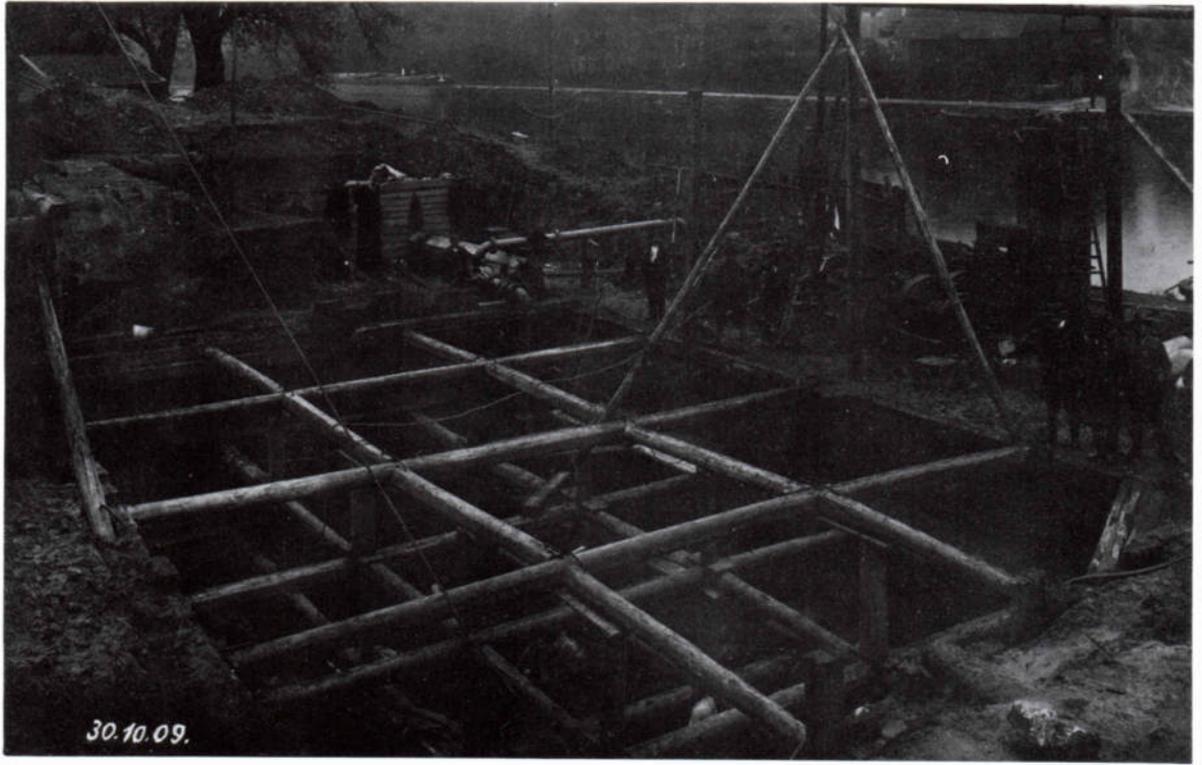
60



57



59

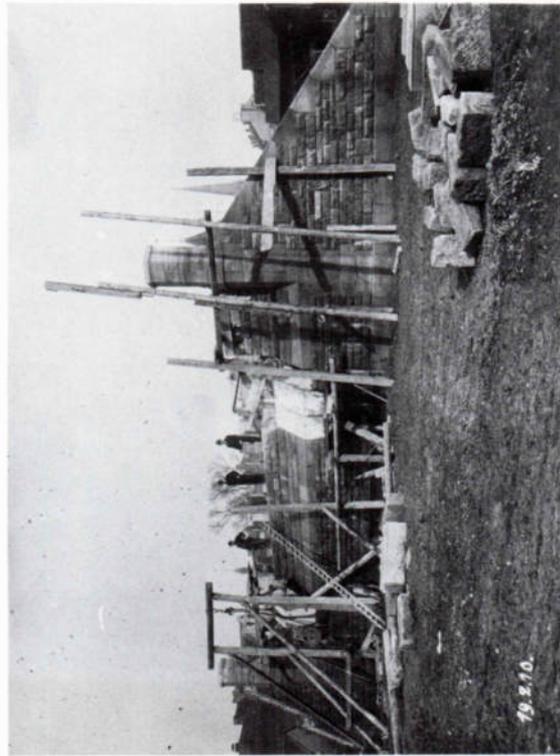


61

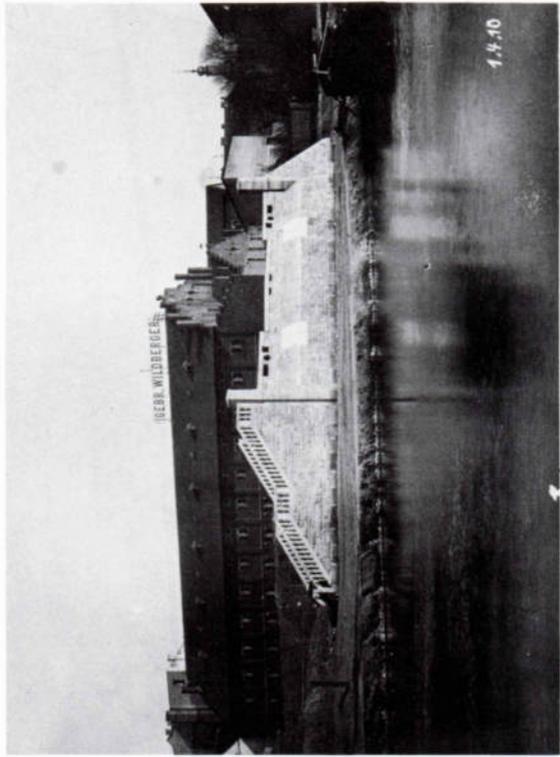
62



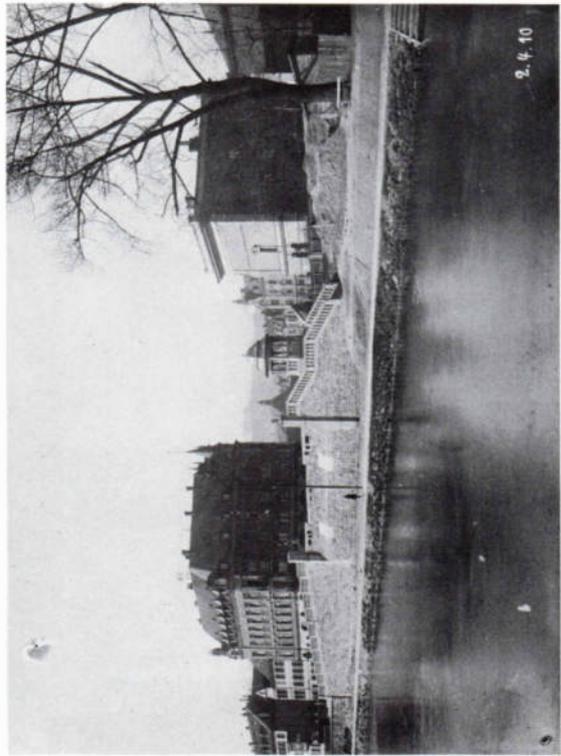




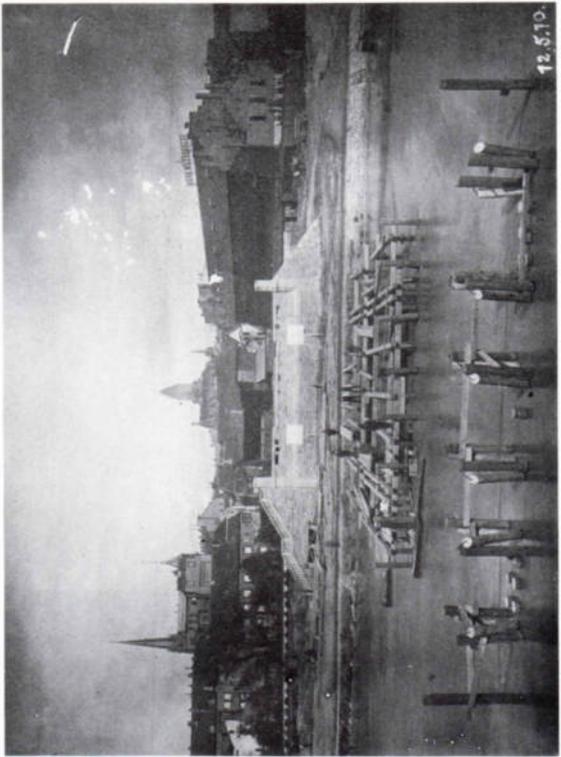
64



65



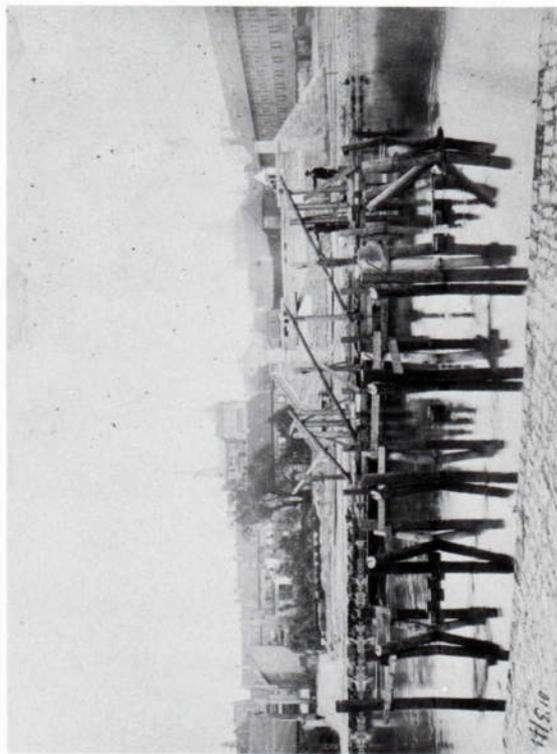
66



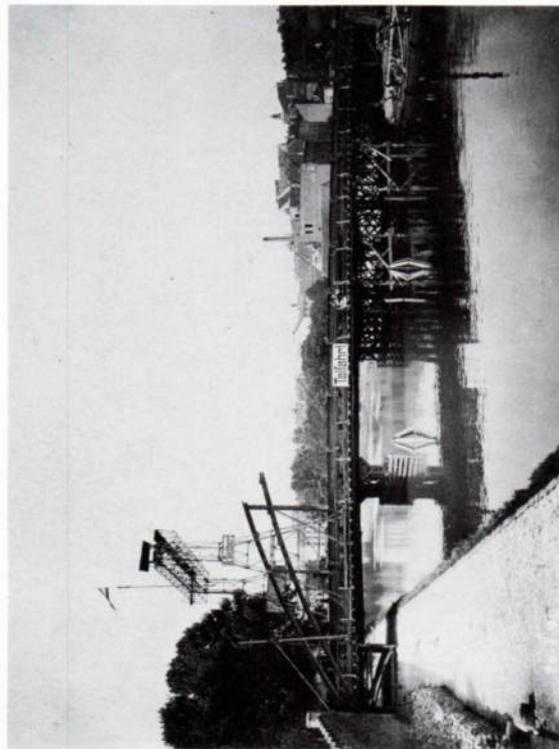
67



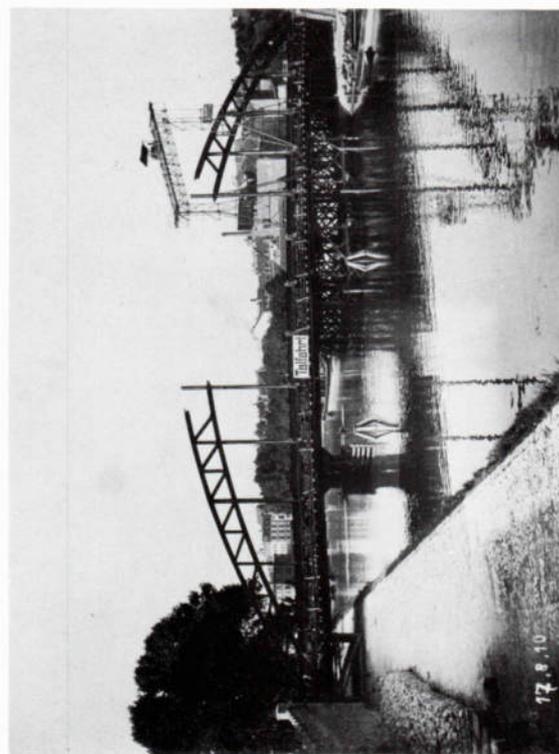
68



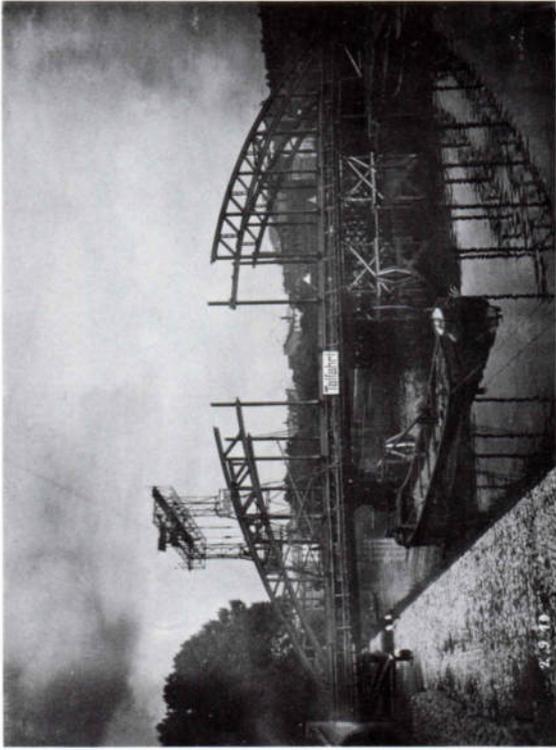
69



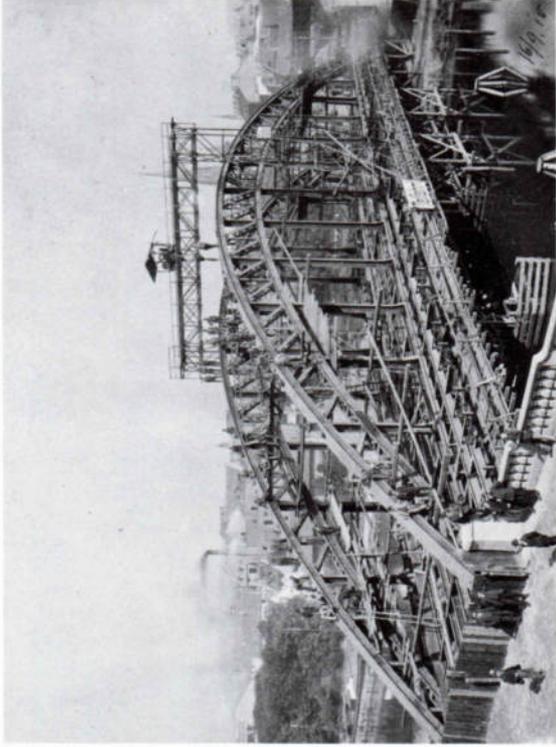
70



71



72



73



74



75



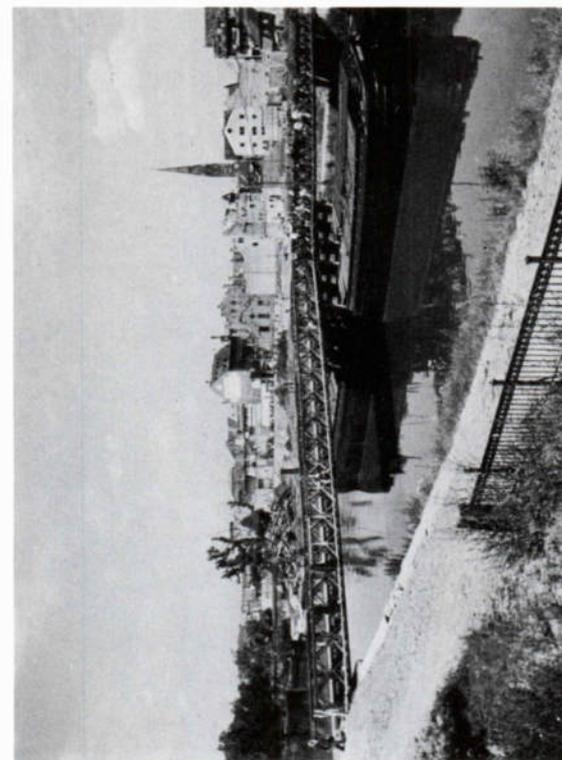
77



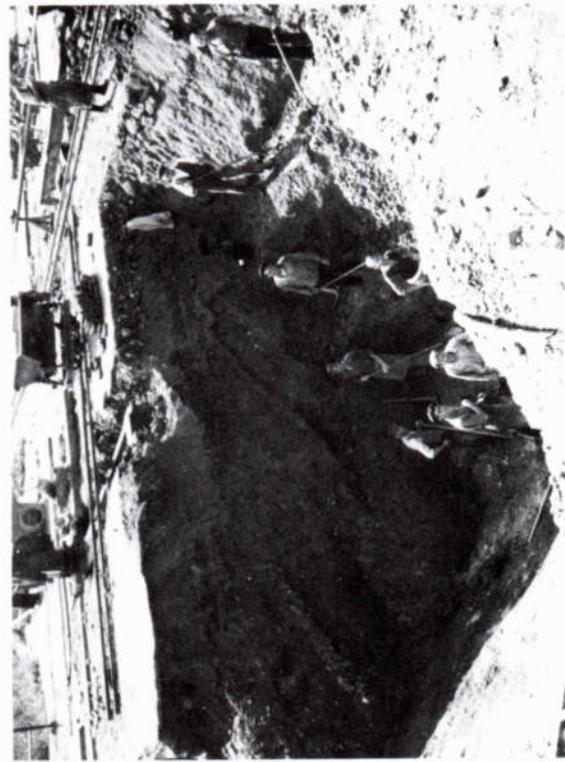
79



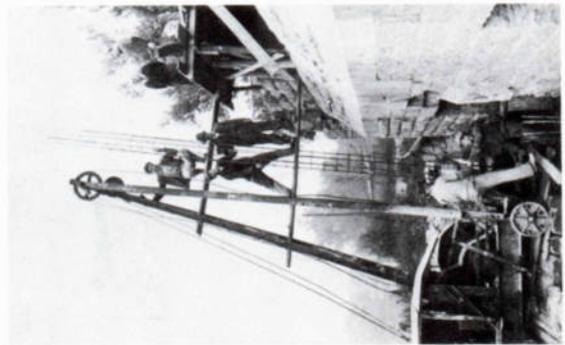
76



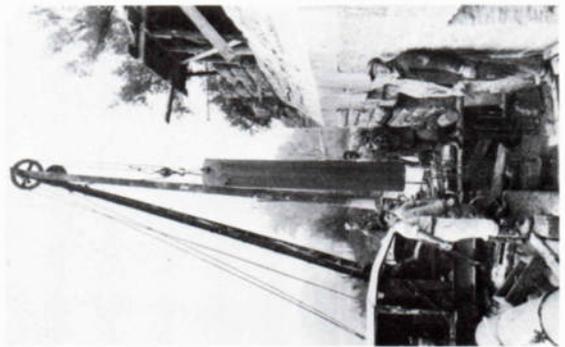
78



80



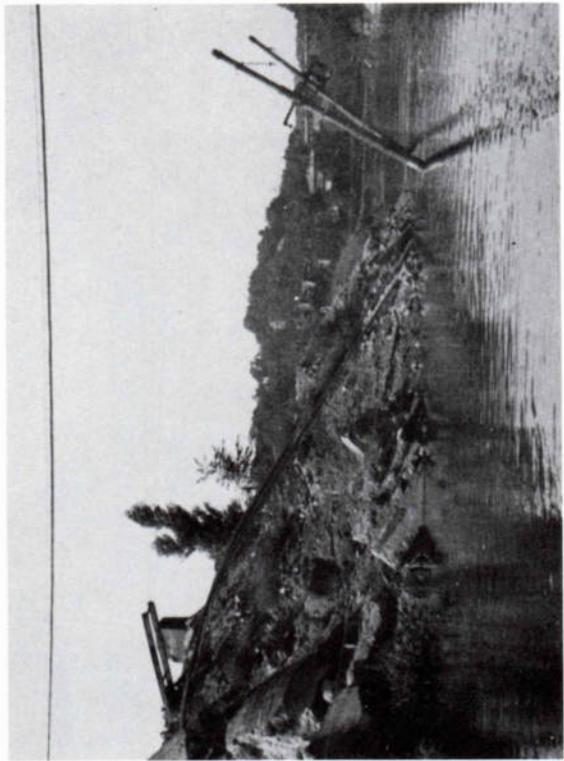
81



82



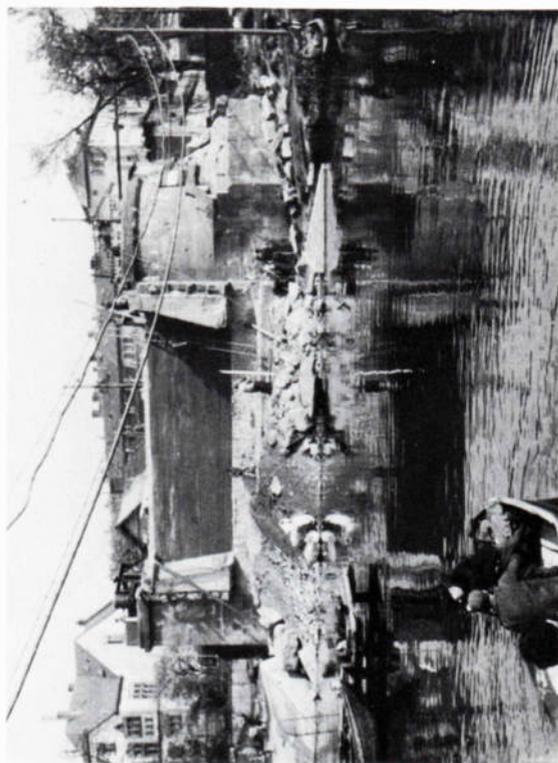
83



84



85



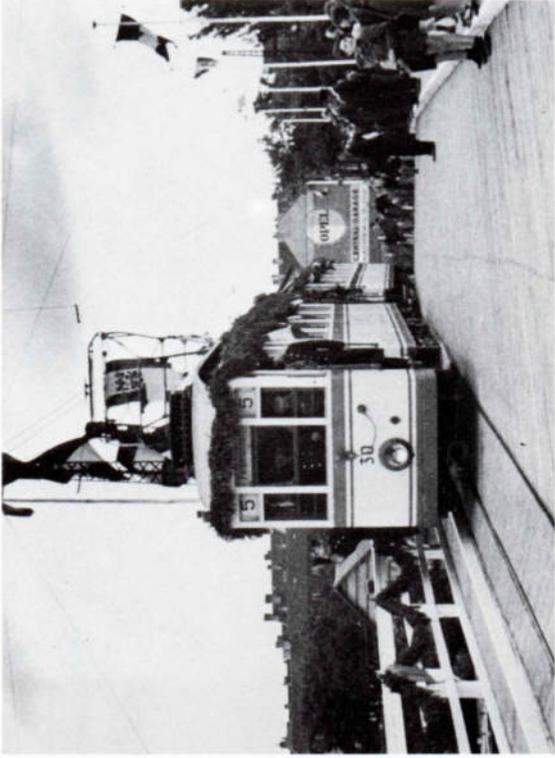
86



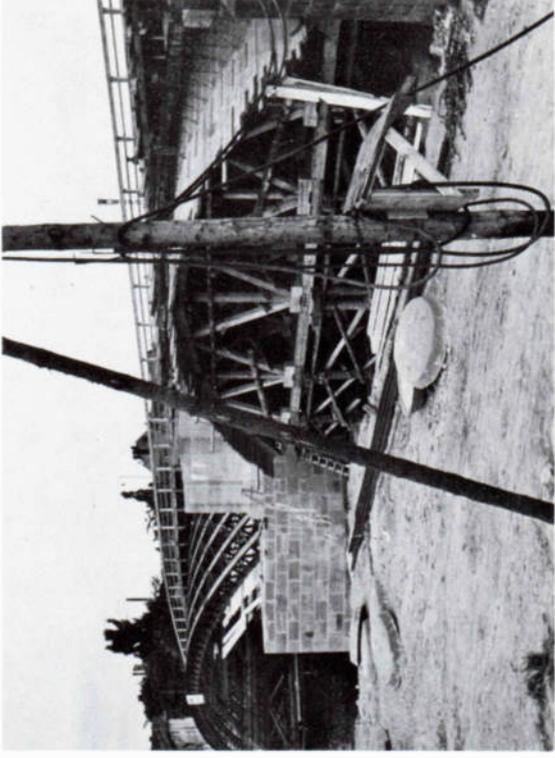
87



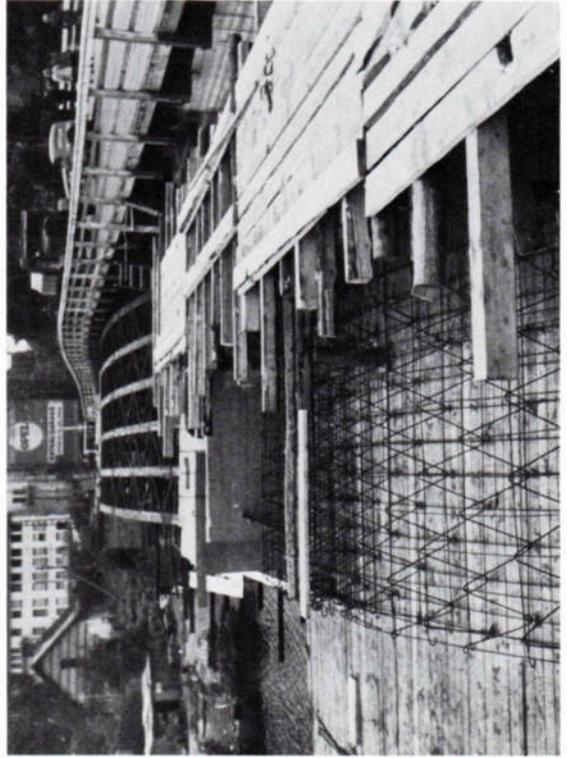
88



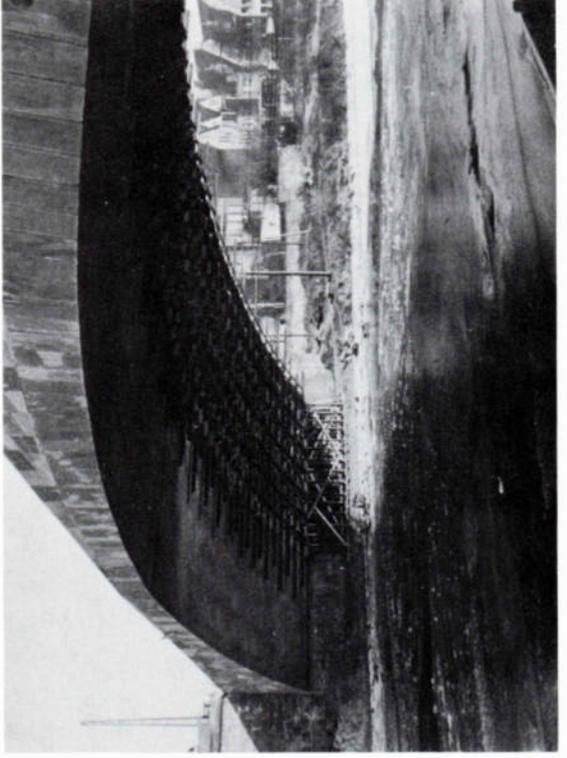
89



90



91



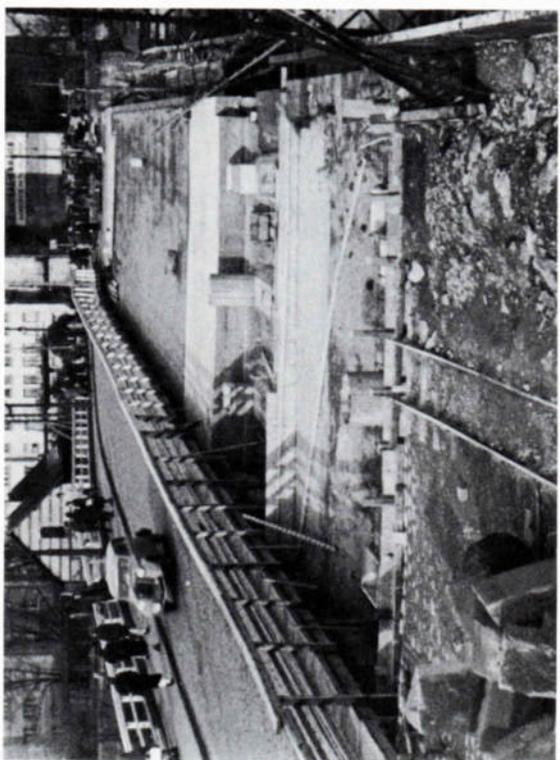
92



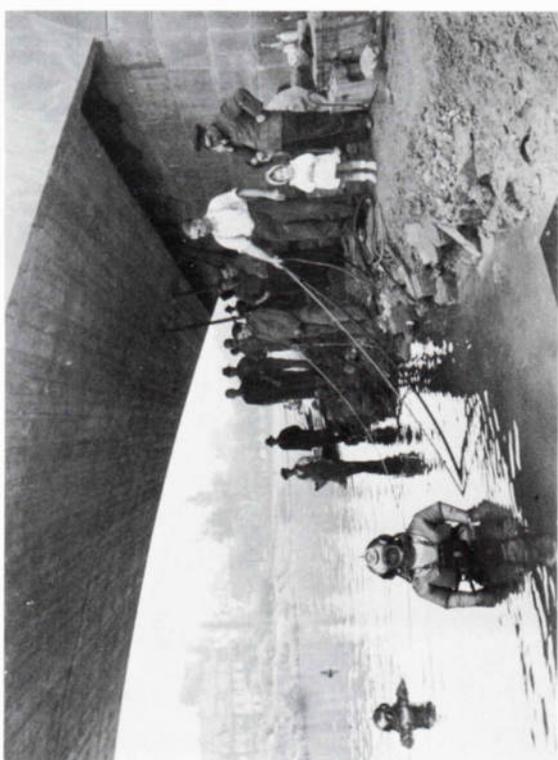
94



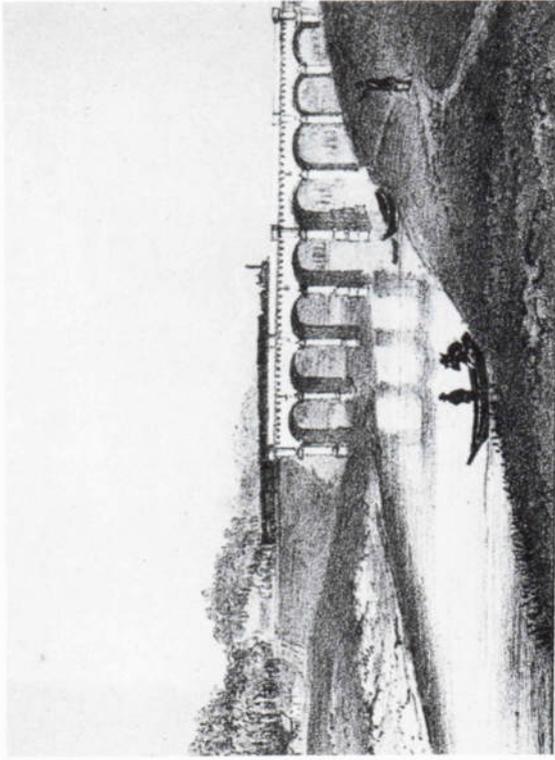
96



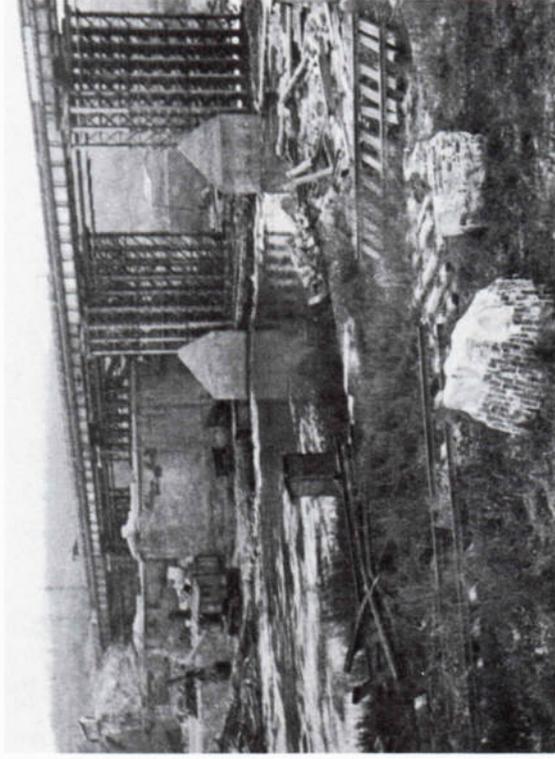
93



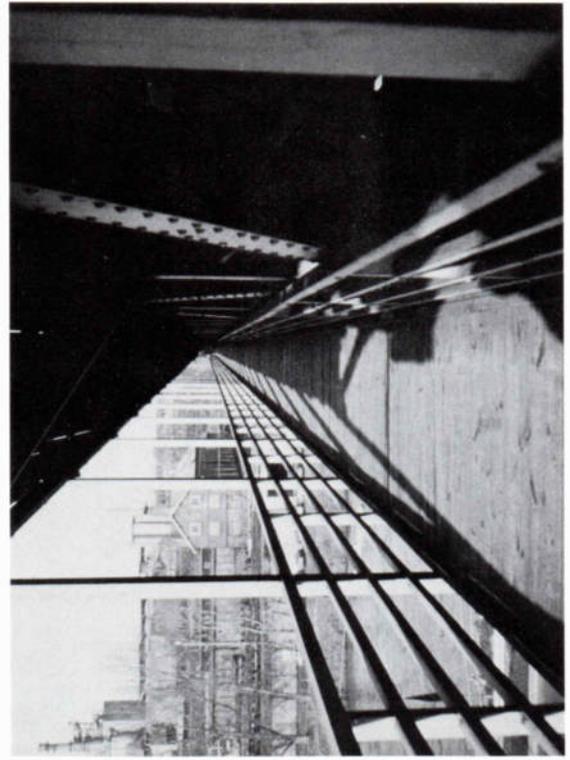
95



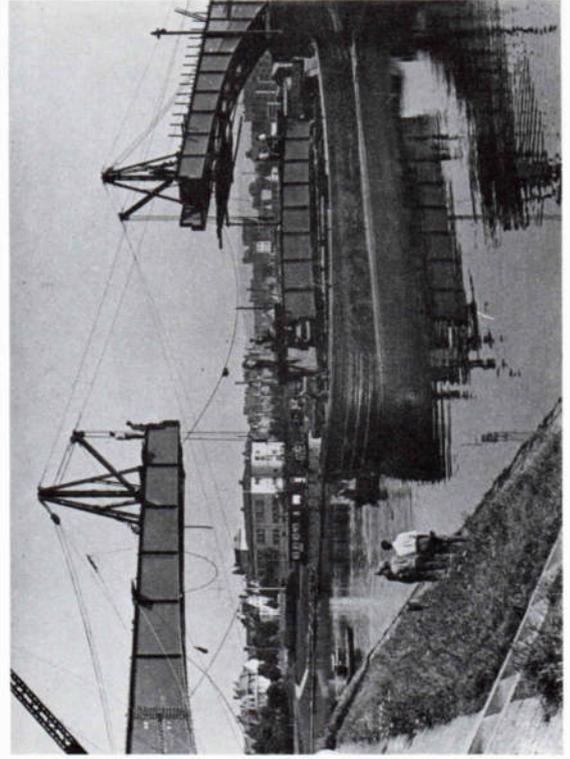
97



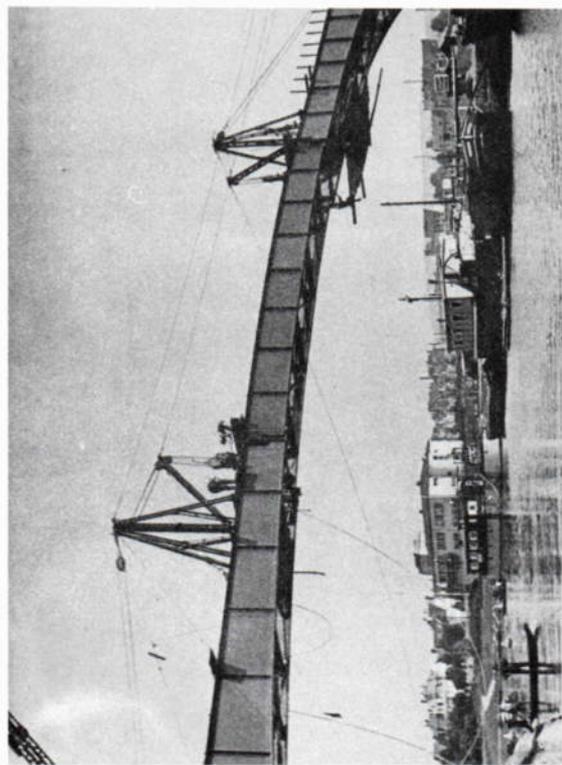
98



99



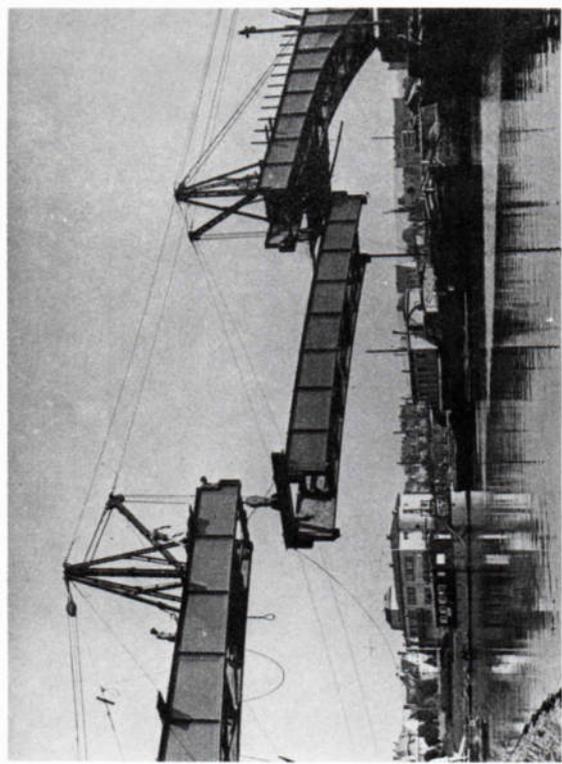
100



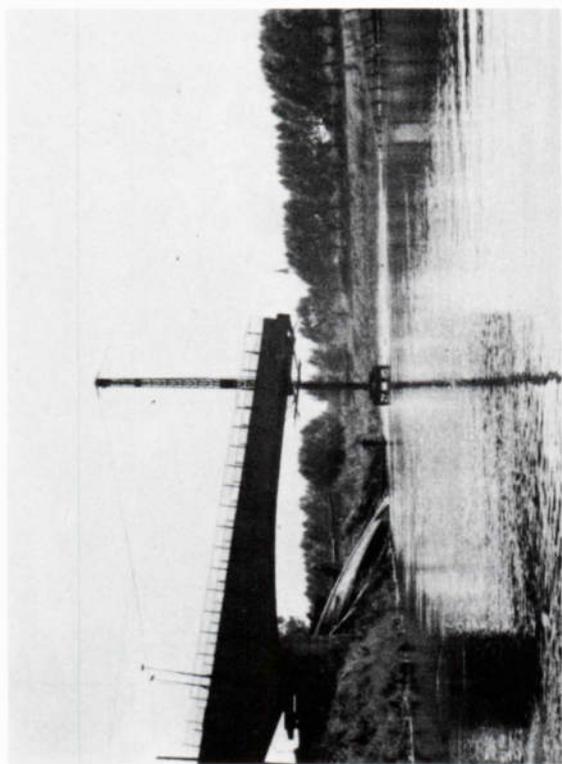
102



104



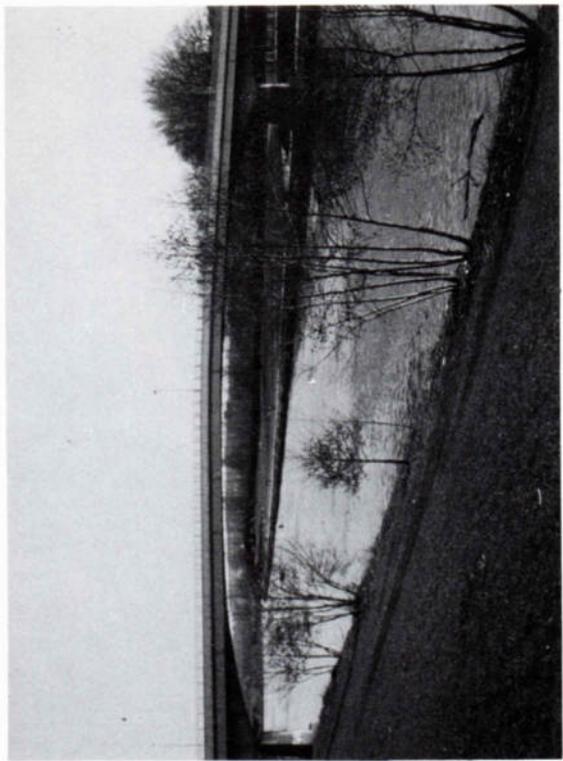
101



103



105



106

