

EINLEITUNG	4
SPURENSUCHE 1	6
Verschwundene Gärten	
SPURENSUCHE 2	20
Die Eisenbahn kommt!	
SPURENSUCHE 3	24
„Boomtown!“ - Ein neues Stadtviertel entsteht	
SPURENSUCHE 4	34
„Dursch de Rodehofer Schwatzwald ins Nachtigalletälsche bis in die Molschder Schweiz“	
SPURENSUCHE 5	42
Von Firmen und Fabriken	
SPURENSUCHE 6	46
Turbulente Zeiten	
SPURENSUCHE 7	52
In Schutt und Asche	
SPURENSUCHE 8	64
Phönix aus der Asche	
SPURENSUCHE 9	68
„Wir sind vom FCS, blau-schwarz ist unser Dress“	
SPURENSUCHE 10	76
Der „Seelen-Gasometer“	
SPURENSUCHE 11	82
Von hohen Eisenbahnern und Operettenfürsten	
SPURENSUCHE 12	86
Das Viertel öffnet sich	
SPURENSUCHE 13	128
Mit Vollampf ins neue Jahrtausend	
BIBLIOGRAFIE	134
ABBILDUNGSNACHWEIS	138



EINLEITUNG

Im 18. Jahrhundert errichtete Johann Ludwig Lucius von Nassau-Saarbrücken hier ein kleines Schloss mit einem Landschaftspark, das - nebst Park - leider bereits Ende des Jahrhunderts wieder zerstört wurde. Ab den 1890er Jahren fanden viele Eisenbahner und ihre Familien hier ein Zuhause. Im Zweiten Weltkrieg gingen hier Bomben nieder, weil seine Bahnnähe dem Stadtteil zum Verhängnis wurde: die Rede ist vom Saarbrücker Rodenhof, einem Stadtteil mit Lebens- und Wohnqualität, der zu jedem wichtigen Spieltag des 1. FC Saarbrückens zwar von Menschenmassen überflutet wird, aber danach wieder in seinen Dornröschenschlaf zurückfällt.

Den Rodenhof aus diesem Schlaf zu wecken und ihm seinen Platz in der Stadtgeschichtsschreibung Saarbrückens einzuräumen ist das Anliegen dieses Buches. Seine Autoren verstehen sich als Chronisten des Stadtteils.

Dr. phil Heribert J. Leonardy

Karlheinz David





SPURENSUCHE 1

Verschwundene Gärten

Was man heute kaum mehr vermutet, aber auf Wanderwegen und mit der nötigen Literatur zur Hand wieder nachvollziehen kann, ist der Umstand, dass sich zwischen den Stadtteilen Rußhütte und Rodenhof in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts prächtige Gartenanlagen befanden: der Ludwigsberg, das Schönthal und der Dianenhain.

Diese verschwundenen Gärten und ihren Baulichkeiten entstanden zur Regierungszeit (1769-1791) von Johann Ludwig Lucius, des Fürsten von Nassau-Saarbrücken (1745-1793), und hatten etwa die Fläche von einem Quadratkilometer. Angelegt wurden sie als Lustsitze, Sommerresidenzen und Jagdreviere. 1793 wurden sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dies belegt ein Schriftstück mit dem barocken Titel „Akte von der Sammlung von den meisten wohltätigen Handlungen für Stadt und Land der Herrn Fürsten von Nassau-Saarbrücken bis auf die Zeit der französischen Revolution“, das der Regierungsrat Friedrich Rollé erstellte. Darin heißt es: „[...] Da in der Nähe von den hiesigen Städten die fürstlichen Lusthäuser Monplaisir und Ludwigsberg sich befinden, so haben [der Fürst] daselbsten zur Bewirthung und

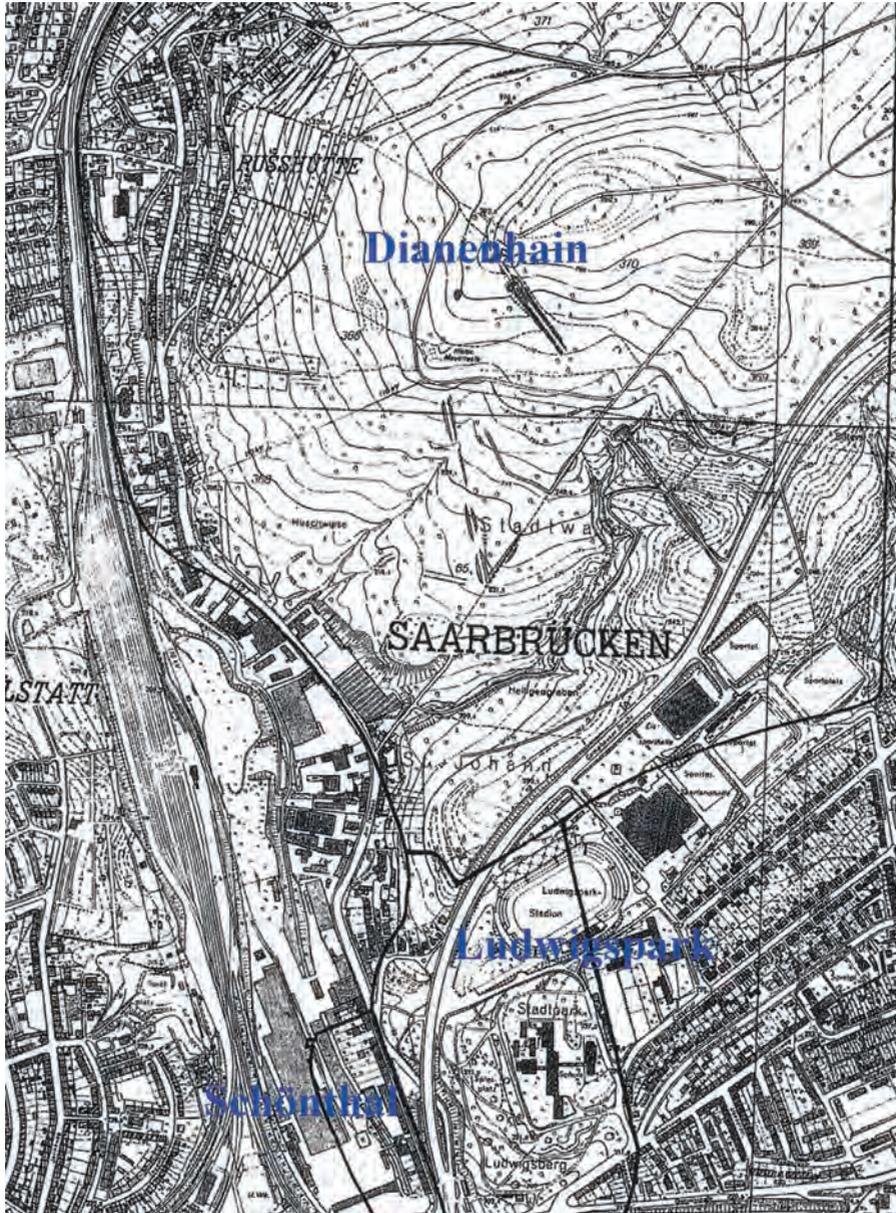


Abb.1: Moderner Lageplan des ehemaligen Ludwigsberger Landschaftsparks

directierung derer so dahin kommen gebäude anlegen und alle Gelegenheit dazu verschaffen, auch öffentlich [...] bekannt machen laßen, daß höchstdieselbe jedermann gerne daselbstige Belustigung vergönnten und nur gdst. gewartigen daß Zucht und Ordnung überall beobachtet werde.“¹ Was uns hier so verklausuliert erscheint, meint nichts anderes, als dass die fürstlichen Gärten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden und man sich darin gebührend, also nach den Gepflogenheiten der Zeit, zu benehmen habe. Ob Fürst Ludwig die Gärten aus aufklärerischer Gesinnung der Öffentlichkeit übergab oder weil auch hier die Schatten der Französischen Revolution gar manchen Regenten zu mehr Liberalität zwangen, sei dahingestellt. Wie wenig aufgeklärt das sogenannte Zeitalter der Aufklärung in Wirklichkeit war, wissen wir heute - so auch, wer letztendlich fürstliche Prachtbauten bezahlen musste, aber das ist eine andere Geschichte...

Zur Gestaltung der großen Parkanlagen wurden die Gartenarchitekten Johann Friedrich Christian Koellner (1733-1809) und dessen Sohn, Heinrich Ludwig Koellner (1762-1824), bestellt. Der ältere Koellner, ab 1759 Hofgärtner in Saarbrücken, hatte seine Lehrjahre in England und Frankreich verbracht, der jüngere Koellner in Zweibrücken. Die Gartenkünstler orientierten sich nicht mehr an den streng symmetrischen barocken Ensembles, sondern an den englischen Landschaftsgärten, die jetzt in Mode kamen. Diese gaben vor, naturbelassene Landschaften widerzuspiegeln, die von gewundenen Wegen durchzogen wurden und bauliche Überraschungen bargen.

Neben den Architekten Koellner wirkten ebenfalls der Architekt Friedrich Ludwig von Sckell (1750-1823) sowie der Bildhauer und Maler Johann Heinrich Heideloff (1760-1807) an der Gestaltung der Ludwigsberger Anlagen mit. Von Sckell, der auch die Gärten in Schwetzingen und München gestaltet hatte, erarbeitete 1789 einen Umgestaltungsplan, von dem wir aber nicht wissen, ob und inwieweit er umgesetzt worden ist. Heideloff war ab 1784 Herzoglich Nassau-Saarbrückischer Hofbildhauer.

Mit den Arbeiten an den Projekten wurde 1769 begonnen. Generalbaumeister Friedrich Joachim Michael Stengel (1694-1787) hatte die Bauaufsicht; er wurde 1785 von seinem Sohn Balthasar Wilhelm Stengel (1748-1824) abgelöst.

1 Minoti PAUL. „Der Ludwigsberg“ IN: Christof Trepesch (Hrsg.), Gartenkunst in Saarbrücken (Worms 1999), S. 116.

Auf einer zwischen dem Rodenhof und der Rußhütte aufgeschütteten Fläche wurde das Lustschloss Ludwigsberg errichtet, welches der ältere Stengel entworfen hatte. Von hier aus gab es Sichtachsen zu den anderen herrschaftlichen Bauwerken in Saarbrücken. Auf der Rückseite des Schlosses entstand eine Gartenanlage nach den Plänen des älteren Koellners. In den Jahren 1784 bis 1791 wurde der Park erweitert und umgestaltet. Westlich der Schlossanlage, entlang des Fischbachs, legte man das „Schönthal“ an, ein Gartenpark für Fürst Ludwigs zweite Frau, die bürgerlich geborene Catharina Kest. Diese erhielt daraufhin zu ihren anderen Titeln noch den Titel „Freifrau von Ludwigsberg“.² In einem Kauf- und Tauschkontrakt erwarb die Fürstin diese Gärten, die ihr am 17. Oktober 1789 übergeben wurden. Der dazu gehörige Kaufvertrag befindet sich heute im Saarbrücker Landesarchiv.

Zwischen 1789 und 1791 wurde dann als dritter Teil des Landschaftsparks der sogenannte Dianenhain mit einem sternförmigen Wegenetz und verschiedenen Bauwerken angelegt. Dort befanden sich Tempel, Pavillons, Torbauten und Torhäuser, Türme, Monumente und Wasserkünste. Ein Plan des gesamten Parks ist uns erhalten geblieben, möglicherweise hat ihn Heinrich Ludwig Koellner selbst gezeichnet. Er wurde vermutlich im Jahr 1789 angefertigt.³



Abb.2: 25 farbliche Ansichten der Baulichkeiten im Ludwigsbergpark

2 Ihre anderen Titel waren: Fürstin zu Nassau, Herzogin zu Dillingen und Reichsgräfin von Ottweiler.

3 Vgl. dazu: (PAUL 1999), S. 117-121.



Abb.3: Plan von Johann Friedrich Christian Koellner

Der Ludwigsbergpark⁴:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| Nr. 1: Schloss | Nr. 13: Grabmal auf der Pappelinsel |
| Nr. 2: Nebengebäude | Nr. 14: Pyramide |
| Nr. 3: Orangerie | Nr. 15: Marlboroughs Turm |
| Nr. 4: Brunnenbecken | Nr. 16: Grotte am Weiherdamm |
| Nr. 5: Tannenwald u. Eisgrube | Nr. 17: Jagdmonument |
| Nr. 6: Spiralweg | Nr. 18: Tempel mit Ruhesitz |
| Nr. 7: Einsiedlerkapelle | Nr. 19: Säulenhalle |
| Nr. 8: Türkisches Zelt auf der
Musikterrasse | Nr. 20: Mosesfelsen |
| Nr. 9: Haupteingangstor
(heute Ludwigskreisel) | Nr. 21: Schöenthaler Hof |
| Nr. 10: Grotte u. Kaskade | Nr. 22: „Holländischer Heuschopf“ |
| Nr. 11: Große weiße Brücke | Nr. 23: Brücke mit Schwanenboot |
| Nr. 12: Pavillon „Affenkaserne“ | Nr. 24: Chinesische Dreistrahlbrücke |
| | Nr. 25: Chinesische Dachbrücke |
| | Nr. 26: Torhaus „Altes Schloß“ |

Zu den schriftlichen Quellen über den Ludwigsbergpark zählen Rechnungen, welche die Zeit von 1784-1791 belegen, in der der Park erweitert und umgestaltet wurde. Zu den Abbildungen des Ludwigsberges gehören Zeichnungen des seit 1788 von Fürst Ludwig bestellten Hofmalers Johann Friedrich Dryanders (1756-1812). Sie befinden sich heute im Besitz des Saarländischen Museums und zeigen einzelne Kunstwerke und Gebäude des Ludwigsbergs. Später hat Dryander nach diesen Zeichnungen 50 (Elfenbein-) Knopfminiaturen für die „Freifrau von Ludwigsberg“ hergestellt, die - unter Glas und in Goldrahmen eingefasst - ebenfalls Motive aus dem Landschaftspark zeigen. Angefertigt wurden sie anlässlich eines Maskenballs, auf dem Ludwig und Catharina als „Fürst und Fürstin von Ludwigsberg“ auftraten.⁵ Neben den Knopfminiaturen, die nicht mehr im Original, sondern nur noch auf Fotografien erhalten sind, existieren 25 Farbkopien dieser Miniaturen, die dem Saarbrücker Maler Johann Ludwig Lex (1766-1820) zugeschrieben werden.⁶ Ebenso erhalten ist ein aus zwölf Ansichten bestehendes Aquarell, das auf 1778 datiert wird und frühe Ludwigsberger Gartenarchitekturen zeigt. Ein Bündel von 129 Plänen und Zeichnungen zum Park, die von Balthasar Wilhelm Stengel stammen und von denen sich 103 Werke im Saarbrücker Landesarchiv befinden, runden die Bildquellen ab.

4 Zur Lage und dem genauen Aussehen der Ludwigsberger Architekturen siehe: Minotti PAUL. Der Ludwigsberg. Fürstliche Gartenkunst in Saarbrücken (1769-1793) (Saarbrücken 2009).

5 (PAUL 1999), S. 120.

6 (PAUL 2009), S. 30ff..

Auf Koellners Plan ist der Schlossgrundriss zu erkennen. Wie dieser Bau ausgesehen haben könnte, lässt sich aus Dryanders Knopfminiaturen und aus der Hintergrundstaffage des Bildnisses „Chirurgien major Mr. Cremulieur“, das der Hofmaler angefertigt hat, rekonstruieren. Die Kunsthistorikerin Dr. Minoti Paul, die den alten Ludwigsark erforscht hat, spricht von einem rechteckigen Bau mit einem vieleckigen Mittelrisaliten⁷ und sich seitlich anschließenden Flügeln. Zwanzig Jahre nach Errichtung des Schlosses wurden dort Renovierungsarbeiten notwendig. Hierüber geben Handwerkerabrechnungen Auskunft und nennen als Innenräume des Gebäudes ein grünes und ein gelbes Kabinett (zwei kleine Räume), einen blauen Saal und einen



Speisesaal, sowie die Schlaf- und Badezimmer der Fürstenfamilie. Der Seitenflügel westlich vom Schloss gelegen war das Haus des Verwalters mit der Schlossküche; der östliche Seitenflügel des Schlosses beherbergte höchstwahrscheinlich Stallungen. Das Lustschloss bildete das Zentrum der Gartenanlage, von dem Blick- und Wegachsen ausgingen und dem Garten seine Struktur gaben.

*Abb. 4: Das Lustschloss
in Dryanders Knopfminiatur*

Östlich des Schlosses befand sich die Orangerie (Nr. 3). Zwischen ihrer Errichtung und der des Lustschlosses liegen zwanzig Jahre. Minoti Paul betont, dass hierdurch nicht nur zwei Phasen in der Entstehung des Parks veranschaulicht werden, sondern auch zwei unterschiedliche Stilepochen. So ordnet sie das Lustschloss dem Stil der Petite Maison des Rokokos zu und die Orangerie dem Klassizismus sowie der Revolutionsarchitektur mit unmittelbaren englischen und französischen Einflüssen. Im 18. Jahrhundert meinte der Begriff „Orangerie“ eine Sammlung exotischer, nicht winterfester Gewächse und die sie beherbergenden Gebäude. Die ehemalige Orangerie auf dem Ludwigsberg scheint aber nicht der Aufbewahrung von Pflanzen gedient zu haben, sondern war vermutlich eher ein für höfische Festlichkeiten geeignetes Lusthaus.

⁷ Ein aus dem Baukörper hervorspringender Gebäudeteil.

Das Haupteingangstor (Nr. 9) zum Landschaftspark stand in etwa dort, wo sich heute der Verkehrskreisel am Ludwigsberg befindet. Neben diesem Haupttor gab es rund um den Park noch andere Einlässe, wie das Torhaus „Altes Schloss“ (Nr. 26) oder „Dietrichs Torhaus“⁸, die im historisierenden Stil errichtet worden waren. Noch heute erinnert die Ortsbezeichnung „Am Torhaus“ auf der Rußhütte an eines dieser Tore.

Die kulturgeschichtliche Epoche der Romantik, die die Architektur, die Bildende Kunst, die Literatur und die Musik dieses Zeitraumes sehr stark beeinflusste, spiegelte sich auch in einigen der Gartenarchitekturen wider, die den Ludwigsberger Park schmückten. Insbesondere das Gefallenfinden an der gotischen Architektur des Mittelalters und deren - im wahrsten Sinne des Wortes - Romantisierung wurde dadurch deutlich, dass man diese Architektur nachahmte, um an das Vergangene zu erinnern. So entstand eine eigene Kunstrichtung, die Neugotik, durch die in Parks vor allem künstliche Ruinen errichtet und in einen herbeigesponnenen Einklang mit der sie unmittelbar umgebenden inszenierten Natur gesetzt wurden.



Abb. 5: Torhaus „Altes Schloss“

8 Friedrich Dietrich war der Verwalter des Parks.

Westlich des eigentlichen Ludwigsbergs schloss sich das „Schönthal“ mit einer Fläche von etwa fünf Hektar an. Seine Bauten lagen an dem von Norden nach Süden verlaufenden Fischbach. Das Schönthal war im Besitz der Fürstin Catharina, die dort

„nach ihrem gut finden schalten und walten möge“⁹, wie es in einem zeitgenössischen Dokument heißt. Ihr Schönthaler Hof war ein einstöckiges, mit Stroh gedecktes Haus mit zwei Flügeln, die sich rechtwinklig um einen Hof gruppierten.



Abb. 6: Der Schönthaler Hof
in Dryanders Knopfminiatur

Nördlich des Ludwigsparcs und nordöstlich des Schönthals befand sich der dritte und größte Teil des Landschaftsparks mit einer Fläche von etwa 80 Hektar - der nach der antiken Jagdgöttin benannte Dianenhain. Seine Entstehung ist nicht eindeutig aus den vorhandenen Quellen zu erschließen. Höchstwahrscheinlich wurde dieser Bereich bereits ab 1770 als Jagdwald genutzt. Seine wohl spektakulärsten Bauwerke waren die antikisierte Säulenhalle und ein Tempel, in dem Spaziergänger ausruhen konnten.

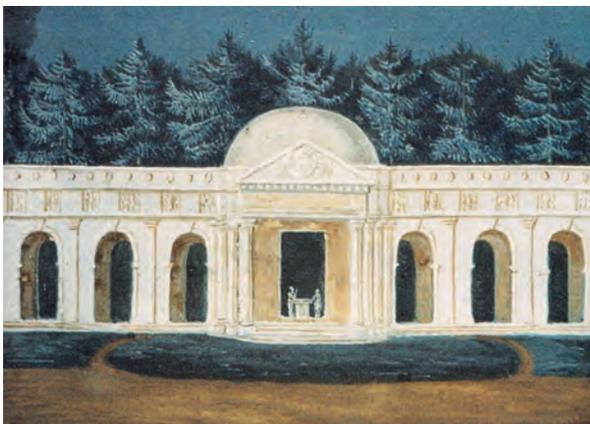


Abb. 7: Säulenhalle

9 Zitiert aus (PAUL 1999), S. 124.



Abb. 8: Tempel mit Ruhesitz

Am 7.10.1793 zerstörten französische Revolutionstruppen den Landschaftspark und seine Architekturen. In ihrem blinden Eifer vernichteten sie damit ein Gesamtkunstwerk, das zwar das Ancien Régime und somit ihre politischen Gegner symbolisierte, zugleich aber auch den Saarbrücker Bürgern etwas bot, das man heute sicherlich als „Naherholungsgebiet“ bezeichnen würde. Eine der vielen Ironien der Geschichte. 1804 recycelte man die Mauern der Gartenarchitekturen und errichtete daraus Wohnhäuser. 1867 hat man auf dem Gebiet des ehemaligen Dianenhains militärische Schießanlagen errichten; später diente der Ludwigswald als Stadtpark. Von den Gebäuden des einstigen Rodenhofs aus dem 18. Jahrhundert, den der Saarbrücker Graf Johann Ludwig Lucius von Nassau-Saarbrücken hatte errichten lassen, ist nur ein einziges mit Namen „Historischer Rodenhof“ übriggeblieben.



Abb. 9 u. 10: Ansicht des „Historischen Rodenhofs“ um 1924 und Ende der 1940er Jahre



Abb. 11: Ansicht des „Historischen Rodenhofs“ um 1950

„Noch bis 1793 diente das Hofgebäude einem herrschaftlichen Förster¹⁰ als Wohnung,“ schreibt Hildegard Götte in ihrem Aufsatz über den Rodenhof. „Dann ging der Hof in den Besitz der Stadt Malstatt-Burbach über[...]. Das Schicksal des Hofes war auch in der Folgezeit sehr wechselhaft. Offensichtlich wurde das Gut im 19. Jahrhundert von der Stadt Malstatt-Burbach wieder verkauft.

1836 wurde dort Maria Thieriet geboren, die spätere Ehefrau Georg Andres Heckels [...]. Neben der Familie Kaiser, die das sogenannte Kaiserhäuschen nördlich des Rodenhofs bewohnte, wird 1872 Georg Heckel als Hausbesitzer auf dem Rodenhof genannt. Als sein Beruf wird Wirt angegeben [...]. Vermutlich befand sich schon damals eine Gastwirtschaft im Rodenhof. Nach dem Tod seiner Ehefrau Maria 1896, spätestens jedoch nach dem Tod Heckels 1899, gingen die Hofgebäude und die dazugehörigen Grundstücke in den Besitz des [...] ‚Allgemeinen Armenfonds‘ zur Errichtung eines Altersversorgungs- und Waisenhauses über (Heckelsche Stiftung) [...].

Dieses Vorhaben wurde wahrscheinlich nie verwirklicht. Bereits 1900 wurde der Hof von der Stadt an den Landwirt Johann Borhofen verpachtet, der auch die Gastwirtschaft weiterführte. Später ging das Hofgut in den Besitz der Familie Sehmer über. 1926 wurde nördlich davon die ‚Villa Sehmer‘, die spätere ‚Villa Breit‘ gebaut. Eduard Sehmer, der Mitbesitzer der Firma Ehrhardt & Sehmer, versuchte, die Gastwirtschaft durch An- und Umbauten attraktiver zu gestalten. 1925 wurde die erste Kegelbahn gebaut. 1928 wurde der Wiederaufbau der früheren Waldschule beantragt und neben dem Hofgebäude durchgeführt. Der Anbau wurde jedoch nicht zu Schulzwecken, sondern als Sommerwirtschaft benutzt. Verschiedene Pächter führten den Gastwirtschaftsbetrieb weiter, bis im Jahre 1930 die Familie Altpeter den Rodenhof erwarb. Neben und hinter der Sommerwirtschaft wurden zusätzlich Kleinkaliber-Schießstände errichtet. Die Familie Hauck kaufte das Anwesen 1962. Der Name ihres bekannten Restaurants ‚Historischer Rodenhof‘ soll heute [1977] noch an den ‚Rothenhof‘ der Fürstenzeit erinnern.“¹¹

10 Johann Martin Dürfeld (1743-1793)

11 Hildegard GÖTTE, „Aus der Geschichte des Rodenhofs“. IN: Festschrift Rodenhofscheule Saarbrücken 1937-1977 (Saarbrücken 1977), S. 70f..



Abb. 12: Postkarte des ehemaligen Gasthauses „Historischer Rodenhof“

Vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis ins Jahr 2006 war der „Historische Rodenhof“ ein beliebtes Ausflugslokal mit Biergarten gewesen, das stolz warb: „Bereits seit Generationen“ - heißt es in einem Werbeflugblatt aus den guten Tagen des Betriebs - „gilt das Restaurant ‚Historischer Rodenhof‘ [...] nicht nur für eingefleischte Saarbrückerinnen und Saarbrücker als urgemütlicher rustikaler Treffpunkt. Vor allem in den Sommermonaten lockt der weiträumige Biergarten immer wieder Ruhe suchende Gäste an, die unter schattigen Bäumen in der gepflegten Atmosphäre einer aufmerksamen Gastronomie ein wenig vom täglichen Alltagsstreß abschalten wollen. Seit acht Jahren hat hier mit Pino Corallo ein Mann das Sagen, der gerade in den letzten Monaten einiges investiert hat, um den Gästen ihren Aufenthalt im ‚Historischen Rodenhof‘ noch angenehmer zu gestalten. So wurde die bisherige Kegelbahn in einen attraktiven Speiseraum für bis zu hundert Personen komplett umgebaut. Auch in den gemütlichen rustikalen Räumen, die rund sechzig Personen ausreichend Platz bieten, wurden verschiedene Renovierungsarbeiten vorgenommen. Parallel zum neuen Speiseraum wurde eine halb überdeckte freie Terrasse angelegt. Ein kleiner Spielplatz ergänzt sinnvoll das Serviceangebot auch für Familien mit Kindern. Das reichhaltige kulinarische Angebot aus Küche und Keller umfasst die gesamte Bandbreite einer guten und preisgerechten Gastronomie.“¹²

12 Werbeblatt des damaligen Besitzers, o.J..

Nach Streitigkeiten mit dem Hausbesitzer, bei denen es um Renovierungsarbeiten ging, hatte der letzte Pächter des Hauses seinen Pachtvertrag gekündigt. Von dem Zeitpunkt an steht das Gebäude, das ein historisches Krüppelwalm-Mansarddach trägt, leer. Seit 1980 gehört es dem Inhaber einer Hausverwaltungsfirma, der es seit dem Auszug seines Pächters verkaufen möchte. „300 000 bis 400 000 Euro will [der Besitzer] für das Anwesen haben. Bisherige Interessenten, sagt er der SZ, hätten nur den Bodenwert zahlen wollen, zwischen 150 000 und 200 000 Euro und der ist ihm zu wenig. [Die Landesdenkmalpflege] hält [diese] Preisvorstellung für unrealistisch, denn es sei ja seit Jahren in die Bauten nichts mehr investiert worden. [Die] Behörde kontrolliert einmal jährlich, ob es im Historischen Rodenhof ‚Gefahr für die Bausubstanz‘ gibt. [Der Hausbesitzer] sagt, er wolle jetzt in die Sanierung von Fenstern und Dachstuhl investieren, ‚wenn nur die überzogenen Denkmalschutzaufgaben nicht wären‘, und dann vermieten oder verkaufen. [Die Landesdenkmalpflege] weist den für [sie] typischen Bauherrn-Vorwurf ab. Bisher habe es noch keinerlei Auflagen gegeben. Bei diesen Sanierungen ginge es ja nur um ‚Standardmaßnahmen‘, die außerdem zu 100 Prozent steuerlich abschreibbar seien, und nicht etwa um goldene Stuckdecken.“¹³

Das Gebäude fristet heute ein Schattendasein in der Grülingstraße 91.

13 Silvia BUSS, „Nicht nur irgendein Gasthaus. Zukunft des Historischen Rodenhofs unklar – Unrealistische Preisvorstellungen“ IN: Saarbrücker Zeitung Nr. 142 vom 23.6.2010.



REBRUCK. — Intérieur de la Gare.

SPURENSUCHE 2

Die Eisenbahn kommt!

Maßgeblich für eine Besiedlung des aus Wiesen, Baumbeständen und Gärten bestehenden Rodenhofs war die Entwicklung der Eisenbahn an der Saar und die Entstehung des Saarbrücker Hauptbahnhofes. Diese Entwicklung wollen wir uns neben der Entstehung des Rodenhofs als Wohngebiet anschauen.

„Der Rodenhof und die Eisenbahn gehören eng zusammen,“ heißt es in der Publikation „Saarbrücker Bahnhofsgeschichten - Eisenbahner vom Rodenhof erzählen“, die 2012 erschienen ist. „Das kommt nicht nur von der Lage auf dem Hügel zwischen dem Hauptbahnhof im Süden und dem Güter- und Rangierbahnhof im Osten. Diese Nähe zur Bahn machte sich mit Geräuschen und Gerüchen in dem Wohngebiet bemerkbar; bei entsprechender Windrichtung hört man aus der einen Richtung die Lautsprecherdurchsagen für die Bahnreisenden, aus der anderen Richtung die Rangiergeräusche, das Schleifen der Hemmschuhe über die Gleise, das Aufeinanderprallen der Güterwaggons. Früher roch man auch den Dampf der Maschinen, der allgegenwärtige Ruß war eine Plage für die Hausfrauen. Der ganze Rodenhof wäre ohne die Eisenbahner nicht das, was er ist. [...] Bei der Bahn zu sein, war früher

etwas Besonderes. Die Eisenbahner waren stolz auf ihr Unternehmen. Lokführer war ein Traumberuf für kleine Jungen, ein Eisenbahner galt als gute Partie. Die Eisenbahner bildeten auch in ihrer Freizeit eine Gemeinschaft, halfen sich gegenseitig. Heute ist vieles nur noch Erinnerung. Auf dem Rodenhof gab es eine große Bundesbahngärtnerei, es gibt immer noch die Eisenbahnerlandwirtschaft mit ihren Schrebergärten, bei der Eisenbahner-Wohnungsbaugenossenschaft erinnert immerhin noch der Name an die Entstehungsgeschichte, ein Fußballfeld und Tennisplätze gehören zum Eisenbahner-Sportverein, Kneipennamen wie (ehemals) ‚Zur Lokomotive‘ und ‚D-Zug‘ sprechen eine deutliche Sprache. Ein bisschen ist der Rodenhof immer noch ein Eisenbahnerviertel.“¹⁴

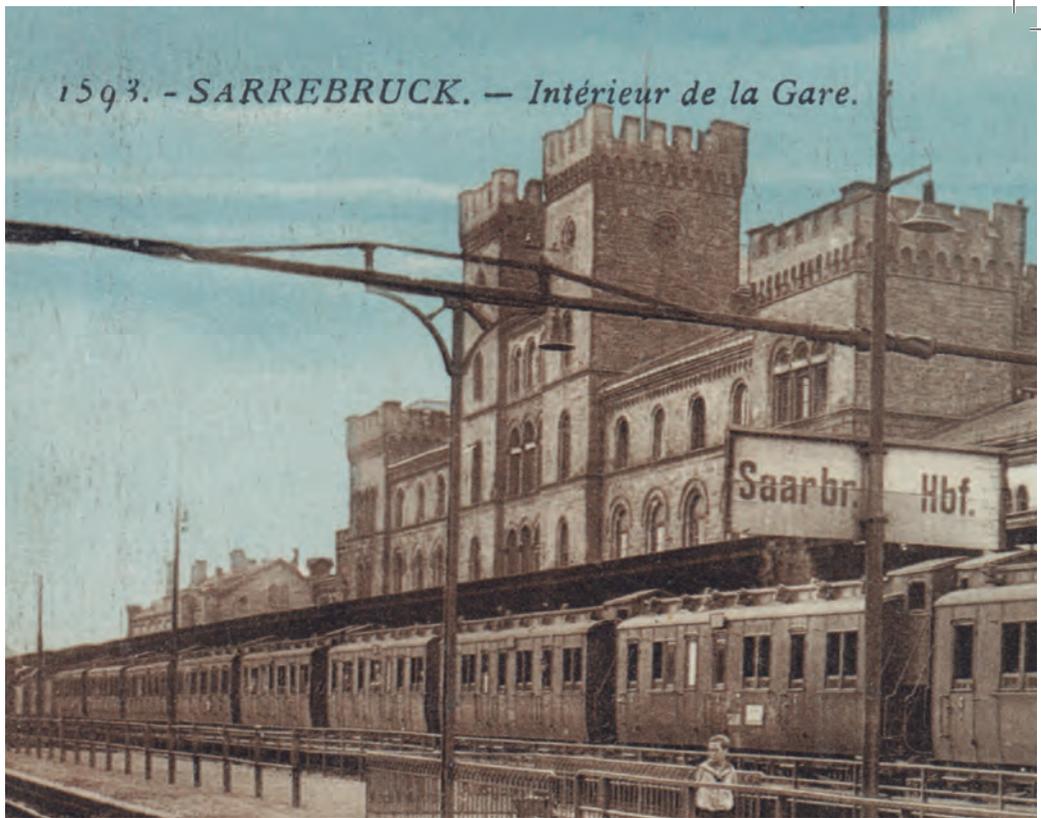


Abb. 13: Der Hauptbahnhof um 1900

Erst mit den Verstaatlichungsplänen Otto von Bismarcks in der Zeit zwischen 1878 und 1887 war der Streit darum, ob die Eisenbahn in Deutschland privatwirtschaftlich oder staatlich organisiert werden sollte, beendet. Jetzt begann ihre rasche Entwicklung als Massenverkehrsmittel.¹⁵ Mit der rasant fortschreitenden Industrialisierung der Saarregion ab den 1870er Jahren wurde die Eisenbahn zum wichtigsten Transportmittel neben der Schifffahrt auf der Saar und dem Saar-Kohlen-Kanal.

14 KuBa – Kulturzentrum am Eurobahnhof e.V. (Hrsg.), Saarbrücker Bahnhofsgeschichten – Eisenbahner vom Rodenhof erzählen (Saarbrücken 2012), o. S..

15 Vgl. Renate TALKENBERG-BODENSTEIN, „Eisenbahngeschichte im Museum - eine Spurensuche“ IN: Chef der Staatskanzlei, Landesarchiv, historisches Museum Saar, Stadtarchiv Saarbrücken (Hrsg.), Ankunft Saarbrücken Hbf... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar (Saarbrücken 2002), S. 4.



Dabei war sie eng verflochten mit der eisenerzeugenden Industrie, für die die Eisenbahn ein schnelles und billiges Transportmittel für Rohstoffe und Produkte war; zugleich lieferte sie dieser Industrie bei der Verschrottung von Lokomotiven Rohmaterial. In enger Nachbarschaft zu ihr siedelten sich zudem Zulieferbetriebe an. Die Eisenbahn war nicht nur „ein komplexes technisches und arbeitsorganisatorisches System“¹⁶, sondern auch für ihre Beschäftigten eine kleine Welt, mit der man sich identifizierte. Zu dieser Möglichkeit der Identifikation mit dem Arbeitgeber trug später auch stark die von der Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft erbaute Siedlung bei. Im Jahr 1855 zählte Saarbrücken 5.242, Sankt Johann 4.452 und Malstatt-Burbach 2.728 Einwohner.¹⁷ „Am 15. Oktober 1852 traf die erste aus Ludwigshafen kommende Lokomotive [...] in Saarbrücken ein,“ schreibt Horst Rohrbacher über die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn an der Saar. „Einen Monat später konnte die Gesamtstrecke von Stieringen über Saarbrücken nach Bexbach eingeweiht werden. [...] Damit war die eigentliche Geburtsstunde für den heutigen Hauptbahnhof Saarbrücken gekommen.“¹⁸

16 (TALKENBERG-BODENSTEIN 2002), S. 9f.

17 Karl August SCHLEIDEN, Franz Rudolf SCHMITT, Bernd SCHULZ und Paul THOMAS, Saarbrücken. Stationen auf dem Weg zur Großstadt (Saarbrücken 1989), S. 156.

18 Horst ROHRBACHER, „Der Hauptbahnhof Saarbrücken. Geschichte und Entwicklung der Eisenbahntechnik“ IN: Chef der Staatskanzlei, Landesarchiv, historisches Museum Saar, Stadtarchiv Saarbrücken (Hrsg.), Ankunft Saarbrücken Hbf... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar (Saarbrücken 2002), S. 98.



Abb. 14:
Der Hauptbahnhof um 1900

Dieser wurde 1851 gebaut. Das Gebäude lag zwischen den heutigen Gleisen 5 und 16 und wurde deshalb später als „Inselgebäude“ bezeichnet. In den Jahren 1866, 1872 und 1877 wurde das Empfangsgebäude des Bahnhofs erweitert. „1866 reisten bereits mehr als eine Million Menschen in Saarbrücken ab. 1879 gab der Bahnhofsbetrieb über 1200 Menschen Arbeit. 1891/1893 ließ die Direktion ein weiteres Empfangsgebäude vor den Gleisen zur Stadt hin errichten und schon 1896 wieder erweitern. [Dessen beide] markanten Türme wurden zum dominanten Wahrzeichen von Saarbrücken. [...] Die ersten Fahrpläne wurden mit der Bezeichnung ‚St. Johann-Saarbrücken‘ gedruckt. Später wurde der Bahnhof in ‚Saarbrücken‘ umbenannt [...]“¹⁹

19 (ROHRBACHER 2002), S. 100.



SPURENSUCHE 3

„Boomtown!“
– Ein neues Stadtviertel entsteht

1893 gründete sich die Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft EG Saarbrücken - kurz EWBG genannt - als erste Baugenossenschaft des Saarlandes, um Wohnraum für die bei der Bahn beschäftigten Menschen zu schaffen. Ihre Gründung verdankte die EWBG in erster Linie den Bemühungen des Ministerialdirektors im preußischen Arbeitsministeriums, dem Oberregierungsrat Dr. Offenberg, nach dem die Offenbergstraße benannt wurde. „Damals herrschte großer Wohnungsmangel,“ schreibt die Festschrift der EWBG zum hundertjährigen Bestehen der Genossenschaft, „die [königlich preußische] Eisenbahn expandierte und für die dort Beschäftigten mussten dringend Wohnungen geschaffen werden. Wohlwollen und tatkräftige Unterstützung fand Offenberg bei der [königlichen] Eisenbahnverwaltung, die u.a. günstige Baudarlehen zur Verfügung stellte. Die Ziele der neu gegründeten Genossenschaft wurden wie folgt beschrieben: 1. Erwerb von geeigneten Baugrundstücken in Bahnhofsnähe, 2. Erstellung preiswerter Mietwohnungen für Eisenbahner, die zuvor genossenschaftliches Mitglied werden mussten, 3. Mietpreise, die der sozialen Leistungsfähigkeit der Mitglieder angepasst sind, und die sich unterhalb der Sätze des allgemeinen Wohnungsmarktes bewegen, 4. Förderung der Gesundheit und des häuslichen Wohlbehagens. [Dies war] ein Programm, das nach wie vor zu den

wohnungspolitischen Notwendigkeiten zählt. Wenn auch heute Nicht-Eisenbahner genossenschaftliches Mitglied werden können, so ist doch die Zielsetzung über ein Jahrhundert hinweg die gleiche geblieben. Es gibt nicht viele Baugenossenschaften in Deutschland, die auf eine so lange Kontinuität zurückblicken können.“²⁰

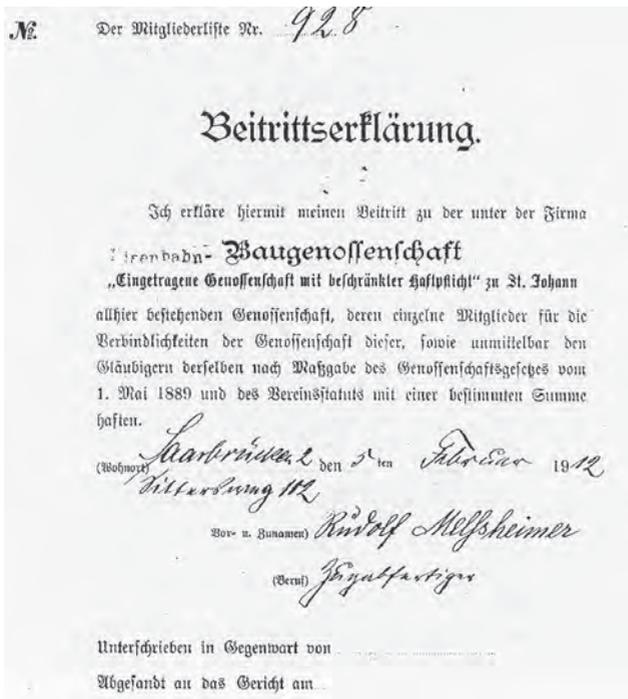


Abb. 15: EWBG-Beitrittserklärung vom Februar 1912

„Bereits ein Jahr nach der Gründung konnte die Genossenschaft ihr erstes Haus mit 6 Mietwohnungen fertigstellen. Ein Anfang war gemacht, weitere Baugrundstücke in Bahnhofsnähe [auf dem Rodenhof] konnten erworben werden [...], so daß im Laufe der Jahre ein größeres, zusammenhängendes Wohngebiet entstand. Viele der damals fertiggestellten Wohnungen wurden sogenannten ‚Rucksack-Pendlern‘ zur Verfügung gestellt, die bisher Woche für Woche aus der Eifel und anderen Gegenden anreisten, um in Saarbrücken bei der Bahn zu arbeiten. Wie gefragt solche ‚Eisenbahner-Wohnungen‘ damals waren, wird auch durch die stetig steigenden Mitgliederzahlen belegt.“²¹

20 Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft (EWBG) (Hrsg.), 100 Jahre EWBG Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft EG Saarbrücken 1893-1993 (Saarbrücken 1993) o. S.

21 (EWBG 1993), o.S..

Saarbrücken wuchs währenddessen zur Großstadt und zu einem der wichtigsten Verkehrszentren Südwestdeutschlands heran. „Die günstige Lage des saarländischen Netzes zu den großen Bahnsystemen Nord- und Süddeutschlands und denen Ostfrankreichs führte eine Reihe internationaler Schnellzugverbindungen im Knoten- und Kreuzungspunkt Saarbrücken zusammen. Täglich fuhren mehrere Schnellzüge nach Berlin, Dresden, München, Straßburg, Köln und Paris. 1908 war die zweite Brücke über die Trierer Straße fertig - eine Gewölbebrücke mit einer 16 m breiten Mittelöffnung. Seither können die Güterzüge aus westlicher Richtung über zwei Umfahrgleise ohne Berührung des Hauptbahnhofes nach Saarbrücken-Verschiebebahnhof fahren. Die Planung für ein neues Empfangsgebäude lag damals bereits auf dem Tisch.“²²

Für Bahnangestellte, die Mitglied in der EWBG geworden waren, „brachte das Wohnen in den neu erstellten Häusern zahlreiche Vorteile. So wurde die zentrale Lage - in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz - besonders von Fahr- und Werkstättenpersonal geschätzt. Günstige Mieten und ein Wohnkomfort, der damals längst nicht überall selbstverständlich war, sorgten für steigende Nachfrage. Man wohnte und lebte in guter Nachbarschaft mit Kollegen und konnte auch privat miteinander umgehen. [Die Eisenbahner waren vorerst unter sich. Später sollte sich dies ändern.] Mieterfeste und andere Veranstaltungen förderten das Gefühl der Zusammenhörigkeit. Sogar eine Kleinkinderschule in der Kolonie der Hauptwerkstätte Burbach wurde 1913 zur Verfügung gestellt.“²³



Abb. 16: Schweringstraße 1-17, erbaut 1910-1912

22 (ROHRBACHER 2002), S. 102f..

23 (EWBG 1993), o.S.

Ihr bislang größtes Vorhaben, die Bebauung der Scheringstraße, verwirklichte die EWBG noch vor dem ersten Weltkrieg. Bis 1914 hatte sie 60 Häuser mit 268 Wohnungen fertiggestellt. Durch den Ersten Weltkrieg kam die Bautätigkeit der EWBG erst einmal zum Erliegen.²⁴



Abb. 17: Scheringstraße 8-14, erbaut 1911



Abb. 18: Scheringstraße 17-23, erbaut 1910-1911

24 Vgl. (EWBG 1993), o.S.

Eine ältere Rodenhoferin schilderte gegen Ende der 1970er Jahre den alten Rodenhof, wie sie und ihre Eltern ihn gekannt hatten, folgendermaßen: „Im Jahre 1902 wurde ich auf dem Rodenhof geboren. [...] Mein Großvater war um 1870 bei der ‚Königlich-Preußischen Eisenbahn‘ beschäftigt. Es lag daher nahe, sich mit seiner Familie in der Nähe des Arbeitsplatzes anzusiedeln. Alte Rodenhofer kennen noch den großen Obstgarten am Endes des Sittersweges, ‚Jörsche Garde‘ genannt. Der Garten war von einer Weißdornhecke umgeben. In diesem Garten stand ein langgezogenes, einstöckiges Wohnhaus mit Stallung, in dem mein Großvater nach seiner Heirat mit Familie bis 1890 wohnte. Der große Kastanienbaum in der Jägersfreuder Straße stand am Giebel dieses Hauses. Ein zweiter Baum mußte wegen der Straße weichen. Das Haus meines Großvaters trug die Nummer 8, im Sittersweg standen nämlich ab ‚Schleifmühle‘ nur 8 Einfamilienhäuser, deren Besitzer fast alle bei der Eisenbahn beschäftigt waren. Das heutige Haus Wolfshumes 1 gehörte damals einer Familie Büch. Sie besaß ein großes Fuhrgeschäft. Hinter dem Haus lagen ausgedehnte Stallungen. Um das Anwesen herum wurde Sand gegraben, so entstand ‚Büche Sandkaul‘. Später wurde in diesem Haus eine Gartenwirtschaft eröffnet: ‚Zur Lokomotive‘. Nach dem Ersten Weltkrieg dienten die Räume einige Jahre als Kindergarten. Er wurde von Heiliggeist-Schwestern aus Malstatt geleitet.

Im Jahre 1890 baute mein Großvater am Sittersweg ein Einfamilienhaus, später bekannt als ‚Eberts Bäckerei‘. Er eröffnete das erste Kolonialwarengeschäft auf dem Rodenhof. Die meisten Anwohner besaßen neben ihren Häusern Gärten und hielten sich Kleinvieh. Einen größeren Landwirtschaftsbetrieb mit einer kleinen Schweinezucht führte um 1900 die Familie Schmidt. Bevor die Eisenbahngenossenschaft um 1900 mit der Bebauung der ersten Straßen begann, gab es auf dem ganzen Rodenhof nur wenige Häuser, im ganzen etwa 20. Das meiste Gelände war noch bis zum Ersten Weltkrieg unbebautes Feld- und Wiesenland. Die heutigen Straßen waren Feldwege. Der Sittersweg mündete als Sandweg in die heutige Heinrich-Koehl-Straße. Auch sie war damals noch ein Feldweg und führte vom ehemaligen Eisenbahnelektrizitätswerk am ‚Paradies‘ vorbei zur Ziegelei. Am ‚Paradies‘ roch es keinesfalls paradiesisch, es war nämlich die Jauchegrube der Stadt.“²⁵ Auf einem Stadtplan von 1910 heißt die spätere Hagenbeckstraße noch „Emil-Straße“, die Userner- noch „Franzstraße“ und die Grülingstraße noch „Hinter dem Bahnhof“; 1919 wird sie auf einem Plan noch „Rodenhoferweg“ genannt.

„Ein großzügiger Umbau des Bahnhofs scheiterte am Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Während der ersten sechs Tage der Mobilmachung ruhte der gesamte zivile Verkehr auf der Eisenbahn. Nur Truppen für den Aufmarsch im Westen wurden befördert. Die Kriegsjahre 1914 - 1918 brachten in Saarbrücken einen Stillstand in der Fortentwicklung der Eisenbahn.“²⁶

25 (GÖTTE 1977), S. 73f..

26 (ROHRBACHER 2002), S. 103.

Bereits im Ersten Weltkrieg war der Rodenhof aufgrund seiner Bahnnähe das Ziel von Luftangriffen. Am 9. Februar 1917 schlug eine Bombe in den Ludwigspark ein und zerstörte durch ihre Druckwelle Fensterscheiben im Sittersweg. Am 16. Mai erfolgte ein weiterer Angriff, bei dem 16 bis 17 Bomben abgeworfen wurden. Sieben davon trafen den Hauptbahnhof, die anderen den Rodenhof in Bahnhofsnähe. Es gab zwölf Tote und 49 Verletzte. Weitere Bomben trafen das Viertel am 14. August 1918.²⁷

Die direkte politische Konsequenz für Deutschland nach dem Ende des Ersten Weltkrieges war die Abschaffung des deutschen Kaiserreiches. Hinzu kamen soziale und wirtschaftliche Folgen, Hungersnöte und Inflation sowie eine verheerende länder- und kontinentübergreifende Grippewelle („Spanische Grippe“) zwischen 1918 und 1920 - Faktoren, die sich auch auf die Bautätigkeiten der EWBG auswirkten: „Erst die Währungsreform im November 1923 schaffte einen neuen Anfang. Trotzdem konnte die EWBG in diesen Jahren erhebliche Renovierungen durchführen.“²⁸

Die Bauphasen der EWBG zwischen 1895 und 1930 stellten sich wie folgt dar:

1895	Usenerstraße 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14
1897	Usenerstraße 11, 12; Sittersweg 4
1898	Sittersweg 10, 12
1902	Usenerstraße 17
1903	Hagenbeckstraße 2, 3, 4
1904	Hagenbeckstraße 5
1905	Hagenbeckstraße 1a
1907	Hagenbeckstraße 11
1908	Sittersweg 2
1909	Hagenbeckstraße 12; Sittersweg 20
1910	Schweringstraße 3, 5, 9, 11, 17
1911	Schweringstraße 19, 21, 23, 15, 12, 8, 1; Sittersweg 48
1912	Schweringstraße 14, 4
1914	Schweringstraße 2a, 2
1915	Sittersweg 46
1919	Schweringstraße 18
1920	Sittersweg 44
1925	Wolfshumes 1; Offenbergstraße 1
1927	Sittersweg 38
1930	Sittersweg 22, 24, 26, 28, 34, 36

27 Vgl. dazu: Saarkalender, Jahrgang 1919; Bericht des Fliegerleutnants A. Zillesen („Der Luftkrieg gegen das Saargebiet vom 2. August 1915 bis 6. November 1918“), o.S.

28 (EWBG 1993), o.S.

Saarbrücken zählte im Jahr 1900 23.237, Sankt Johann 21.266 und Malstatt-Burbach 31.200 Einwohner.²⁹

Seit den Zwanziger Jahren war es aber nicht alleine mehr die EWBG, die den Rodenhof bebaute. „1922 wurde eine private Baugenossenschaft gegründet mit dem Ziel, gemeinschaftlich im Gelände am Ende des Sittersweges eine in Gärten eingebettete Siedlung zu errichten“³⁰, die sogenannte „Eden-Siedlung“. Die bauliche Struktur der Häuser in der Edenstraße unterscheidet sich auf den ersten Blick von den meisten Bauten des Stadtteils Rodenhof: die Häuser sind niedriger und ihre Dachformen sind nicht nur einfache Satteldächer. Sie entstanden um 1908 und verweisen durch ihre Erscheinung auf die Gartenstadtbewegung. Der Erfinder ihrer grundlegenden Ideen war der Engländer Ebenezer Howard (1850-1928), der in seinem Modell der Stadtentwicklung eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse in den schnell wachsenden Großstädten erreichen wollte. Der Gedanke, die Natur wieder in die Stadt zurückzuholen, kann als Folge der Industrialisierung betrachtet werden. Die

hohe Dichte in den Städten und die Armut verursachten eine schlechte Lebensqualität der meisten städtischen Bürger, was die Gesellschaft noch in Klassen trennte. Mit der neuen Idee des menschlichen Zusammenseins von Howard verband sich auch die Idee, die Gesellschaft zu erneuern, wobei das aus sozialistischem Ansatz zu geschehen hatte. Von größeren sozialreformerischen Ideen wurde jedoch bald weitgehend Abstand genommen.³¹ So entstanden auf dem Rodenhof mit dem Aufgreifen der Ideen von Howard die Eden-, die Kalkoffen-, die Gräff- und Teile der Heinrich-Koehl-Straße.



Abb. 19: Häuserbau im Sittersweg 1924

29 (SCHLEIDEN 1989), S. 156.

30 (GÖTTE 1977), S. 78.

31 Gespräch mit Jürgen Meyer (Geographie ohne Grenzen e.V. - Stattdreisen Saar)



Abb. 20: Plan der Edensiedlung

Die Rodenhoferin Erika Bonn erinnert sich: „[Fast der] ganze Rodenhof war um 1920 [...] Brachland. [...] Wohnraum war knapp und die Menschen arm. Herr J. P. Brust, der in der heutigen Heinrich-Koehl-Straße einen Holzhandel betrieb, gründete eine Baugenossenschaft, entwarf einen Bebauungsplan, erwarb ein großes Gelände, parzellerte und baute [...] Reihenhäuser im Karree Edenstraße - linke Seite Gräffstraße - linke Seite Kalkoffenstraße und einen Block links in der Heinrich-Koehl-Straße. Damals hieß alles ‚Siedlung Eden‘. Viele junge Familien ließen sich gegen eine bestimmte Einlage als Kaufanwärter in die Genossenschaft aufnehmen. Sie und andere Interessierte aus der Stadt strömten zum Rodenhof und begleiteten mit Staunen den Fortgang dieser sozialen Einrichtungen. 1922 zogen die ersten Familien ein und erwarben mit viel Fleiß und Sparsamkeit ihren Besitz. Die Siedlung sollte eigentlich doppelt so groß werden, wie auf dem erhaltenen Plan ersichtlich. Außerdem waren auch Freizeitangebote eingezeichnet: dort, wo heute das evangelische Gemeindezentrum und der Supermarkt stehen, sollten Spiel- und Sportplatz, ein Schwimmbad mit großer Liegewiese die Anwohner erfreuen. Dies konnte nicht mehr alles realisiert werden, sicherlich war der Grund hierfür in der Inflation seinerzeit zu suchen. Nein, das Paradies auf Erden wurde nicht erreicht, aber vielleicht in den einzelnen Häusern das Glücksgefühl, ein Heim zu haben, klein aber mein.“³²

32 (GÖTTE 1977), S. 79.



Abb. 21: Luftaufnahme um 1930

Zwischen 1927 und 1935 erfolgte die Bebauung der Ziegel- und der unteren Ottweiler Straße durch Bürger, die sich dabei zusammengetan hatten. Die Häuser dieses Bauabschnittes sind fast alle homogene Ein- und Mehrfamilienhäuser und nach gleichem oder ähnlichem Bauplan errichtet worden und mit einem viereckigen Erker versehen.



Abb. 22 u. 23: Bauen in der Ziegelstraße um 1930



Abb. 24: Haus in Ziegelstraße 55,

Abb. 25: Gräffstraße um 1930



SPURENSUCHE 4

„Durch den Rodehofer Schwatzwald
ins Nachtigalletätsche bis in
die Molscher Schweiz“



In der Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert hatte der noch wenig besiedelte Rodenhof mit einer Attraktion aufzuwarten, die viele Saarbrücker anlockte: das große Ausflugslokal, welches an der Stelle des alten Schlosses im Ludwigspark stand; dort, wo sich heute die Gesamtschule Saarbrücken-Ludwigsberg befindet.

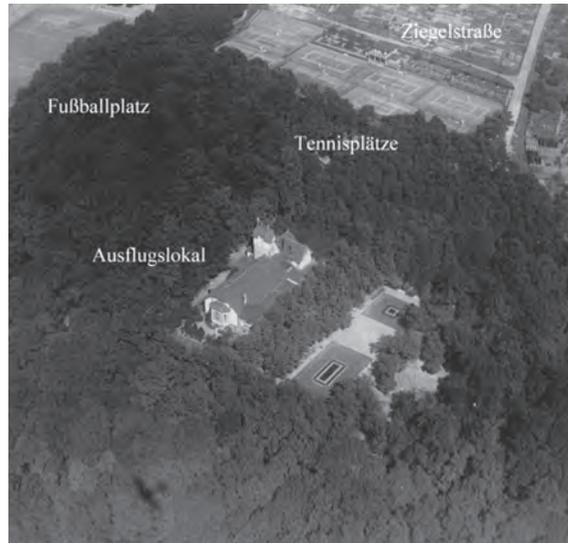


Abb. 26: Anlagen im Ludwigspark

Bilder aus der Zeit, als der Ludwigsark noch ein beliebtes Ausflugsziel war, zeigen, wie prachuvoll er aussah. „Im Stadtpark Ludwigsberg gab es 1919 mehrere Gebäude bzw. Anlagen“, schreibt der Rodenhofer Karlheinz David, der zur Geschichte seines Viertels geforscht hat. „Das Restaurantgebäude bestand aus einem großen Saal (400m²), Veranda (280m²), zwei Restaurationsräumen (87m²), Vorhalle, Küche im Keller sowie Kellerräumen, die bei schlechtem Wetter für 160 Besucher nutzbar waren. Im Garten des Restaurants waren Sitzplätze für 3200 Gäste vorhanden. Ferner gab es im Obergeschoss des Restaurantgebäudes eine Wirtswohnung sowie drei Mansardenzimmer für Bedienstete. Ein 0,4 l-Glas helles Bier kostete damals 50 Pfennige. Zum Stadtpark Ludwigsberg gehörten ferner ein Clubhaus mit Tennisplätzen, ein Schützenhaus mit Schießplätzen, eine Musikhalle mit zwei Kassenhäuschen sowie ein Spielplatz. [Während des Ersten Weltkriegs wurde das alte Ausflugsgebäude vom Militär requiriert und als Lazarett verwendet. Ebenso brachte man darin gefangene ausländische Offiziere unter. Um ihnen die Flucht zu erschweren, ließ die Stadt Saarbrücken Sonder-Geldscheine an die Gefangenen ausgeben. Dieses Geld war nur innerhalb der Gefangenenlager gültig, war der einheimischen Bevölkerung bekannt und wurde in Geschäften nicht angenommen.]³³ Das Schützenhaus und das Clubhaus wurden anderweitig genutzt.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Gebäude der Stadt Saarbrücken zurückgegeben. Das Restaurant und der Tennisclub nahmen ihren Betrieb wieder auf. Im Schützenhaus wurde eine Walderholungsstätte eingerichtet, die vom Kinderfürsorge-Verein für die Stadt Saarbrücken genutzt wurde. [...] Die Walderholungsstätte war offenbar 1919 bereits in Betrieb, obwohl sie erst am 20.7.1920 offiziell eingeweiht wurde. Dies geht aus einem Brief des kommissarischen Bürgermeisters der Stadt Saarbrücken, Dr. Sartorius, in seiner Funktion als Vorgesetzter des Gesundheitsamts hervor. In diesem Brief vom 12.7.1920 an das Bauamt der Stadt Saarbrücken wird darum gebeten, die Arbeiten zur Errichtung der Walderholungsstätte zu beschleunigen, damit deren Eröffnung am 20.7.1920 möglich wird. Aus einer angehefteten Aufstellung über die Kosten dieser Arbeiten ist ersichtlich, daß es sich um Arbeiten am Schützenhaus des Stadtparks Ludwigsberg handelt.“³⁴

33 Vgl. Aussage Markus Mildenerger sowie Saarkalender, Jahrgang 1929.

34 „Diese Angaben stammen aus Unterlagen des Bauamts der Stadt Saarbrücken (Mappe 1919 bis 1921), die ich am 30.8.2001 im Stadtarchiv der Stadt Saarbrücken einsehen konnte“ (Karlheinz David).



Abb. 27: Eingangstor des Stadtparks Ludwigsberg
Postkarte mit Stempel von 1908



Abb. 28: Postkarte mit Stempel von 1899



Abb. 29: Postkarte mit Stempel von 1905

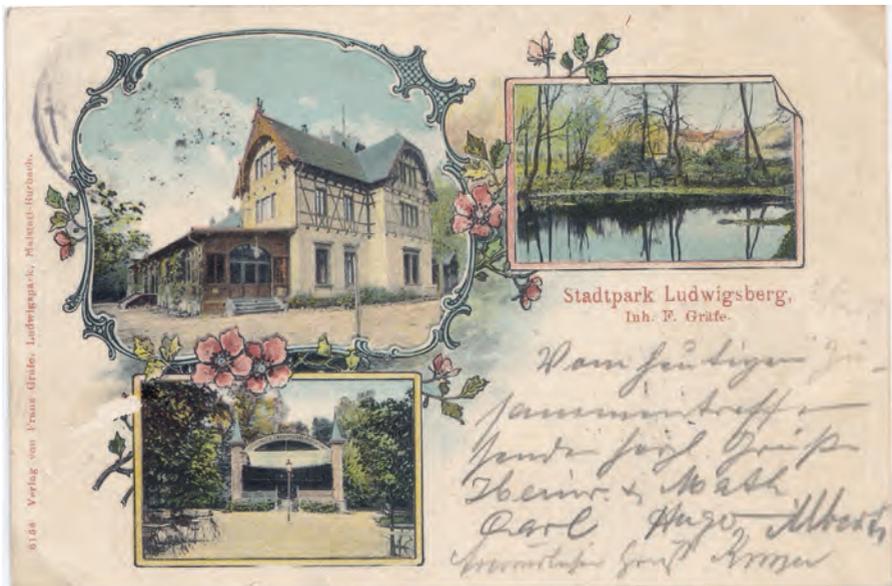


Abb. 30: Postkarte mit Stempel von 1905

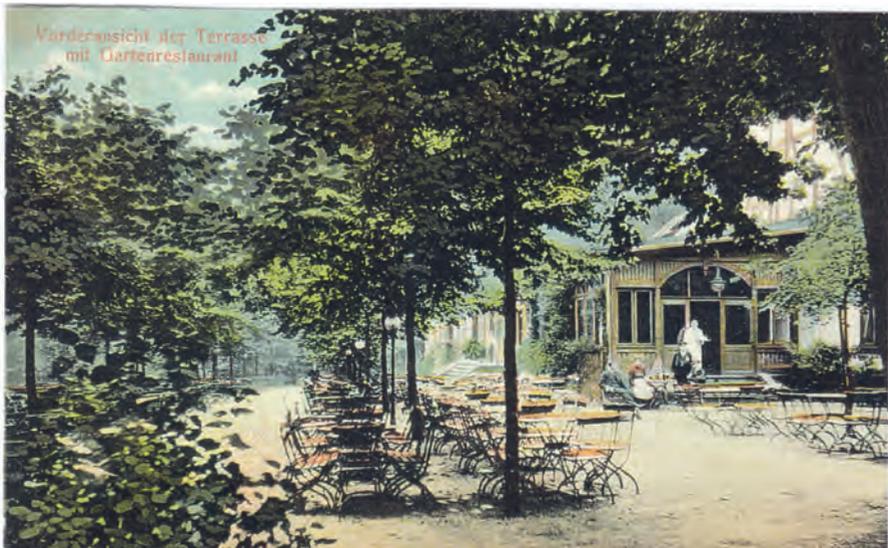


Abb. 31: Postkarte mit Stempel von 1911

Zum Ausflugslokal, das eine große Terrasse hatte, gehörte auch ein Musikpavillon. Der dazugehörige Park bot einzelnen Besuchern wie auch Gruppen die Möglichkeit, zu promenieren, Sport zu treiben und Feste zu feiern.



Abb. 32: Postkarte mit Stempel von 1912



Abb. 33: Postkarte mit Stempel von 1919



Abb. 34: Postkarte mit Stempel von 1910



Abb. 35 u. 36: Spaziergänger im sogenannten „Nachtigallentälchen“. Im Hintergrund ist die kleine Brücke zu sehen, die auf vielen der hier gezeigten Bildern vorkommt (ca. 1930er Jahre).

Zu den Parkanlagen des Ludwigsbergs gehörte auch ein kleines Tal mit einem Weiher, das nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Schutt zerstörter Häuser aufgefüllt wurde. Es lag dort, wo sich heute das Ludwigsparkstadion, die Saarlandhalle und die Sportplätze befinden.

Die Rodenhoferin Hildegard Götte erinnert sich: „Gepflegte Waldwege mit Ruhebänken luden die Spaziergänger, die stets zahlreich aus der Stadt in den Park kamen, zum Verweilen ein. Einmalig war die ganze Naturparkanlage mit ihren Hangwegen bis hinunter ins Tal zum Goldfischweiher mit dem Schwanenhaus in der Mitte. Das anschließende, reizvolle Nachtigallentälchen wurde später viel von Spaziergängern besucht und seiner Schönheit wegen von uns ‚Molschder Schweiz‘ oder ‚Rodenhofer Schwarzwald‘ genannt. Das untere Tal mit dem Weiher wurde 1930 zugeschüttet und der erste Sportplatz errichtet.“



Abb. 37: Clubhaus des Tennisclubs „Blau-Weiß“ (vor 1935)

In den Nachkriegsjahren diente es als Notunterkunft für die Volksschule Rodenhof.

Das Haupttor war etwa dort, wo heute der Stadionweg in die Camphauserstraße mündet. Es war ein großes, schmiedeeisernes Gittertor, durch das die Kutschen in den Park fahren konnten. Gleich hinter dem Tor stand das Pförtnerhaus. Auf dem Plateau, wo heute [1977] die Realschule steht, befand sich ein Gartenrestaurant mit einer großen Terrasse. Im Sommer saßen die Gäste unter den Platanen, die teilweise heute noch stehen, erfreuten sich an den schönen Blumenanlagen und hörten der Musikkapelle zu, die an Sonn- und Feiertagen im Musikpavillon zum Konzert aufspielte. Zum Restaurant gehörte auch ein großer Saal, wo so manches Fest und mancher Ball stattfanden.

Bei Veranstaltungen wurden die Tore des Parks geschlossen. Manches Loch im Zaun mußte die Stadt flicken lassen, weil wir Kinder uns kostenlosen Zutritt verschafften. Wehe, wenn uns der Parkwächter erwischte, der gefürchtete Jonas! Besonders gut erinnere ich mich an die herrlichen Feuerwerke, die sich an die Abendkonzerte anschlossen. Als Zaungäste erlebten wir Kinder, vor ‚Büche Haus‘ sitzend, manch ‚leuchtenden Abend‘ mit. Wenn die Raketen aus dem dunklen Wald in den Nachthimmel Sterne streuten und das Farbenspiel der ‚Wasserfälle‘ durch die hohen Bäume leuchtete und den Wald verzauberte, dann gab es großen Jubel bei uns Kindern. Bis ins Schlafzimmer konnten die Anlieger die Musik hören. Einmal hatte das Stadttheater auf einer Freilichtbühne ‚Die Räuber‘ von Friedrich Schiller aufgeführt. Die Rodenhofer Buben durften als Räuber mitwirken.

Besonders anziehend für uns Kinder war der Spielplatz hinter dem Restaurant. Schaukeln und Rundläufe standen uns zur Verfügung, die vom Jonas streng bewacht wurden. [...] Bevor in den fünfziger Jahren das Ludwigsparkstadion und später die übrigen Sportstätten entstanden, mußte das Tal etwa bis zur Höhe der Heinrich-Koehl-Straße noch einmal hoch aufgefüllt werden. [...] Der obere Teil des Nachtigallentälchens ist jedoch noch im Wald hinter der Türkismühler Straße erhalten geblieben.“³⁵ Heute kann man allerdings nur noch ahnen, wie idyllisch das Ganze einmal ausgesehen hat.

35 (GÖTTE 1977), S. 76.

SPURENSUCHE 5

Von Firmen und Fabriken

Die ehemalige Ziegelfabrik der Familie Bruch, Lütgen & Cie, die 1889 ihre Produktion begann, gab der Ziegelstraße ihren Namen. Sie stand am Blochersberg, wie der nördliche Teil der Heinrich-Koehl-Straße noch vor dem Zweiten Weltkrieg genannt wurde, und produzierte vor allem Formsteine für Kamine.



Abb. 38 u. 39: Die alte Ziegelfabrik



Abb. 40: Blick auf die alte Ziegelei und die Edensiedlung (1930er Jahre)

„Das etwa 60 Meter lange und 20 Meter breite Fabrikgebäude stand östlich der Heinrich-Koehl-Straße zwischen der heutigen Ottweiler und Birkenfelder Straße. Ein 40 Meter hoher Schornstein führte die Abgase vom Dampfkessel und vom 40 Meter langen, 13 Meter breiten und 3 Meter hohen Ringofen ab, in dem die Ziegelsteine gebrannt wurden.³⁶ [...] In der Heinrich-Koehl-Straße und am Wald nördlich der jetzigen Ottweiler Straße stand je ein Arbeiterhaus. Der zur Fabrikation der Ziegelsteine notwendige Lehm wurde im Wiesengelände rund um die Fabrik abgegraben. Nachdem hier die Lehmvorkommen erschöpft waren, wurde eine Feldbahn durch die heutige Birkenfelder Straße in den Wald bis zu einer großen Lehmkaul hinter dem Güterbahnhof nach Jägersfreude gelegt. Nach dem Tode von Hermann Lütgen wurde der Betrieb 1903 in eine Offene Handelsgesellschaft umgewandelt. [...] Als um 1930 der Rohstoff abgebaut war, gingen Grund und Boden, ebenso die Fabrikgebäude in den Besitz der Stadt über.“³⁷

36 Vgl. Stadtarchiv Saarbrücken, Bestand Malstatt-Burbach, Nr. 63 Saarbrücker Dampfziegelei Bruch, Lütgen & Cie. (aus Hildegard GÖTTE, „Aus der Geschichte des Rodenhofs“. IN: Festschrift Rodenhofschaule Saarbrücken 1937-1977 (Saarbrücken 1977), S. 87.).

37 (GÖTTE 1977), S. 72f..

Ursprünglich wurden Ziegel in Feldbrandziegeleien hergestellt. Die Öfen bestanden nur so lange, bis das jeweilige Abbaufeld „ausgeziegelt“, d. h. kein Rohstoff in Form von Lehm mehr vorhanden war. 1859 erhielt der Erfinder und Baumeister Friedrich Eduard Hoffmann (1818–1900) ein Patent auf den Hoffmannschen Ringofen. Dieser revolutionierte die Ziegelindustrie des 19. Jahrhunderts. Der kontinuierliche Brand lieferte zum ersten Mal eine gleichbleibende Qualität der Ziegel, während das Ergebnis in den vorher üblichen Kammeröfen nach jedem Brand anders aussah. Außerdem brannten die Ringöfen erstmals ununterbrochen Tag und Nacht, was den Bedarf an Arbeitskräften sprunghaft anwachsen ließ, zugleich aber auch eine vorher nie gekannte Steigerung der Ziegelproduktion ermöglichte. Seit 1859 änderte sich das Bild der Häuser von grau (Schilf- und Strohdach, Strauch-, Holz-, Lehmwände) zu rot (Dachpfannen, Ziegelhaus); Ziegelrohre ermöglichten Kanalisation sowie unterirdische Drainagen und Entwässerung von Feldern.³⁸ Die Antriebsmaschine aller Geräte einer Dampfziegelei, wie sie auf dem Rodenhof stand, war die Dampfmaschine. „Nachdem der Ton in der in der Nähe der Ziegelei befindlichen Grube gefördert wurde, wurde dieser auf einer Schräge mittels Aufzug und Aufzugbrücke dem Brechwalzwerk zugeführt, das ihn zerkleinerte. Innerhalb der Ziegelei wurde der Ton dann weiter zu der sogenannten ‚Sümpfe‘ transportiert, wo er mit Wasser vermischt und unerwünschte Bestandteile, wie Wurzeln, Pflanzenteile und Geröll ausgewaschen wurden. Der Ton setzte sich als Tonschlamm am Boden der Sümpfe ab. Der gereinigte Ton wurde im weiteren geschnitten, ausgewalzt und zu Ziegeln gepresst. Mit einem Aufzug wurden die feuchten Ziegel in Trockenräume oberhalb des Ringofens transportiert. Nach der Trocknung wurden sie mit dem Aufzug dem Ringofen zugeführt.“³⁹

An die Ziegelei erinnert sich 1977 in Hildegard Göttes kleiner Rodenhof-Chronik noch eine ältere Mitbürgerin: „Wie meine Mutter mir erzählte, arbeiteten um 1900 in dieser Fabrik etwa 200 belgische Arbeiter. Sie wohnten mit ihren Familien in Holzbaracken auf dem Wiesengelände nahe der Fabrik. Die Arbeiter kauften ihre Lebensmittel im Geschäft meines Großvaters. In den flachen Gruben, aus denen der Lehm herausgegraben war, sammelte sich das Regen- und Grundwasser. Wir Kinder nannten diese Tümpel ‚Krottenweiher‘. Sie waren im Sommer und im Winter unser Spielparadies. Im Winter liefen wir auf dem Weihereis schlittschuh. Auch an die Feldbahn zur Lehmkaul bei Jägersfreude wird sich mancher Rodenhofer erinnern. Die Buben machten sich nämlich einen Spaß daraus, nach Arbeitsschluß mit den Loren durch den Wald zu fahren. Die Ziegelstraße [...] führte damals als Feldweg zum nördlichen Eingangstor des Ludwigsparks.“⁴⁰

38 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Hoffmannscher_Ringofen (29.1.2013)

39 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Ziegelei_Geschichte (29.1.2013)

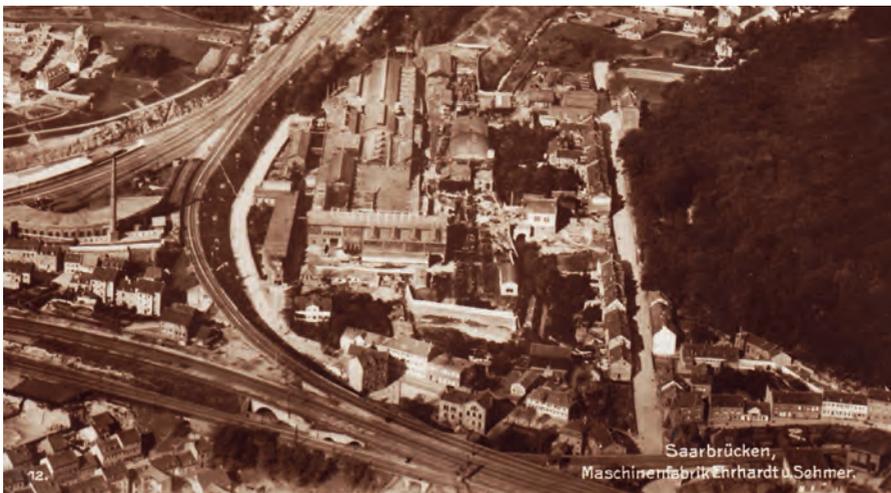
40 (GÖTTE 1977), S. 74.



Abb. 41: Faltblatt zum fünfzigjährigen Bestehen von Ehrhardt & Sehmer

Ein weiterer großer Betrieb in der Nähe des Rodenhofs war neben der Ziegelfabrik die Maschinenfabrik Ehrhardt & Sehmer. Sie stand am Ludwigskreisel zwischen den Straßen „Am Ludwigsberg“ und „An der Schleifmühle“, dort, wo sich heute ein großes Autohaus befindet. Ehrhardt & Sehmer stellte große Industriemaschinen her und wurde später von der Firma „KSB (Klein, Schanzlin u. Becker) Kompressoren“, dann vom Kompressorhersteller ATLAS COPCO SAARBRÜCKEN GMBH und zuletzt von der Maschinen- und Apparatebaufirma Haaf übernommen, die Ende der 1990er Jahre jedoch ihre Tore schloss.

Abb. 42: Ehrhardt & Sehmer, 1876 bis 1966.





SPURENSUCHE 6

Turbulente Zeiten

„Am 1. März 1935 wurde im Kreisständehaus in Alt-Saarbrücken in einem Staatsakt die Rückgliederung des Saargebietes in das Deutsche Reich vollzogen. Die Eisenbahnen des Saargebietes wurden in die Deutsche Reichsbahn integriert. In dieser Zeit erlebte der Saarbrücker Hauptbahnhof mit 441 Reisezügen pro Tag nicht nur eine weitere Höchstzahl, sondern auch eine bisher nie mehr erreichte Zahl zusätzlicher Reisesonderzüge“, schreibt Horst Rohrbacher über die Situation am Saarbrücker Hauptbahnhof am Tag der Saar-Rückgliederung. „Bis zu hundert mussten an einem Sonntag zusätzlich für die zahlreichen Großveranstaltungen, Aufmärsche, Kundgebungen usw. gefahren werden. Ein wahres Menschenmeer überflutete den Bahnhof und drohte ihn zu erdrücken. Pausenlos fuhren die Züge ein und ab; der Verkehr war so stark, dass sie auf den Vorbahnhöfen abgestellt und von dort zur Abfahrt wieder herangefahren wurden. Es gab eine Vielzahl von ‚Reisen nach Sondervorschrift‘, die in dem Abstimmungsjahr und den folgenden Jahren den Hauptbahnhof passierten. Die Größen des ‚tausendjährigen Reiches‘, hohe Militärs, viele ausländische Politiker und Staatsmänner besuchten die Saar-Metropole. Der Westwallbau mit seinen ebenfalls beträchtlichen Anforderungen im Personen- und Güterverkehr folgte.“

Verbesserungen der Betriebsanlagen wurden wegen der Stahlkontingentierung nicht durchgeführt.⁴¹

Auch mancher auf dem Rodenhof hatte sich vom „Zurück ins Reich“ viel versprochen und bekam alsbald die blutige Quittung von den Machhabern des Dritten Reiches. Bereits am 30. Januar 1934 wurde das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches verabschiedet, wodurch die Souveränität der Länder des deutschen Reiches aufgehoben und diese direkt der Reichsregierung unterstellt wurden.



Abb. 43: Geflaggt in der Ziegelstraße zur Gesetzesverabschiedung am 30. Januar 1934



Abb. 44: Gräffstraße

41 (ROHRBACHER 2002), S. 105f..



Abb. 45: Blick vom Sittersweg in Richtung Straße „Am Ludwigsberg“, 1935

Bis 1933, dem Jahr der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, hatte die Eisenbahner-Wohnungsbaugenossenschaft 77 Häuser mit 347 Wohnungen fertiggestellt.⁴² Im Jahr zuvor, im März 1932, war der Saarbrücker Hauptbahnhof mit 453 an- und abgehenden Personenzügen pro Tag - noch vor Köln und Frankfurt - der Bahnhof mit dem größten Zugaufkommen in Deutschland gewesen!⁴³ Die Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft machte auch der Eisenbahner-Wohnungsbaugenossenschaft zu schaffen, schwebte doch plötzlich das Damokles-Schwert der Auflösung oder Enteignung durch die Nazis über ihr. „Hilfe wurde [der EWBG] durch den damaligen Ortsgruppenleiter Robert Cartarius zuteil, der sich engagierte und oft gegen Anordnungen von ‚Oben‘ für die baugenossenschaftlichen Belange einsetzte. So zum Beispiel, als Anfang der 40er Jahre die ersten Dächer der Häuser der EWBG durch Bomben abgedeckt wurden [und er sich darum kümmerte], daß wenig später neue Dachziegel für die Reparatur der Schäden zur Verfügung standen. Große Verdienste erwarb sich Robert Cartarius um das Fortbestehen der Eisenbahner-Wohnungsbaugenossenschaft, als er durch persönlichen Einsatz verhinderte, daß die Genossenschaft aufgelöst bzw. überregionalen Organisationen ‚einverleibt‘ wurde.“⁴⁴

42 Vgl. (EWBG 1993) o. S..

43 Vgl. (ROHRBACHER 2002), S. 104.

44 (EWBG 1993), o.S.. 1956 wurde Robert Cartarius in den Aufsichtsrat der EWBG gewählt und 1969 in den geschäftsführenden Vorstand berufen. Herr Cartarius verstarb am 23. August 1989.

Doch nicht alle Gebäude auf dem Rodenhof blieben von politischen Maßnahmen durch die Nazis verschont. „Im Sommer 1938 sollte das Ende des [beliebten Ausflugslokals im Ludwigspark] kommen. Die Nationalsozialisten planten auf diesem Terrain ein großes Heim mit ‚Feierraumbau‘ für die Hitlerjugend. Am 4. April 1938 kam eine Jury von sechs Fachpreisrichtern und vier Laienpreisrichtern zusammen, um sich die neuen 60 (!) Entwürfe anzusehen. Sechs Pläne machten schließlich das Rennen und wurden je mit einem Geldpreis bedacht. Architekt A. J. Peter aus Landau bekam den ersten Preis, der mit 1200 Reichsmark dotiert war. Auf der flachen Kuppe des Ludwigsparkes sollte die Anlage entstehen - unter Einbeziehung ‚des schönen Baumbestands‘. Die Höhe von Gebäuden sollte die zehn Meter bis zum Dach nicht überschreiten, zwei Stockwerke würden genügen, Dachräume sollten später ausgebaut werden, erst einmal würden ein Gymnastikraum und ein Lageraum für Ausrüstungsgegenstände entstehen. Folgende Räume für die Anlage waren vorgesehen: Die Eingangshalle, der Feierraum mit 600 Sitzplätzen, zwölf Schar-Räume (Gruppen-Räume je 40 Personen fassend, sechs Räume für Mädchen, sechs Räume für Jungen), zwölf Führer/Innen-Zimmer (18 bis 22 Quadratmeter Fläche), zwei Schreibstuben, zwei Büchereiräume, ein Werkraum, Sanitäräume, die Hausmeisterwohnung (drei Zimmer/Küche) und ein Luftschuttkeller für 500 Jugendliche. 25 Reichsmark pro Kubikmeter umbauten Raums waren angesetzt worden, 22 500 Reichsmark wurden für die Beschaffung von Inventar veranschlagt. Alle Räume würden Dampfheizung bekommen, der Gefolgschaftsraum einen Kachelofen. A. J. Peter mußte seinen ersten Entwurf noch einmal überarbeiten, im Januar 1939 war er damit fertig. [Das alte Gartenrestaurant wurde abgerissen, aber zum Bau des Hitlerjugendheims kam es nicht mehr.] Ab 1956 wird Jugenderziehung auf dem Ludwigsberg doch noch betrieben, aber nach freiheitlich demokratischen Grundsätzen.“⁴⁴⁵

Zwischen 1935 und 1939 wurde der obere Rodenhof durch den Bauunternehmer Matthias Breit ausgebaut. „Durch seine vorzügliche Planung,“ schreibt Hildegard Götte, „konnten die Bürger nach der Rückgliederung 1935 unter günstigen Bedingungen ein schlüsselfertiges Haus erwerben. Matthias Breit bebaute die südliche Seite der oberen Ottweiler Straße, diese ab Türkismühler Straße ganz, die Sankt Wendeler Straße, die südliche Seite der Birkenfelder Straße und den oberen Teil der Heinrich-Koehl-Straße. Bis 1939 entstanden so etwa 200 neue Häuser.“⁴⁴⁶

45 Stefan SCHWALL, „Heim mit Feierraumbau. 1938: Im Restaurationsgebäude am Ludwigsberg sollte die Hitlerjugend einziehen“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 27./28. Juni 1998.

46 (GÖTTE 1977), S. 78.

Im März 1938 ging die Rodenhofer Pfarrei Sankt Albert aus der Mutterpfarre Sankt Josef in Malstatt hervor. Mittlerweile gehörten ihr 3100 Gläubige⁴⁷ an und eine eigene Kirche war vonnöten. Auf dem Kirchengelände an der Heinrich-Koehl-Straße wurde im Frühjahr des gleichen Jahres, ebenfalls von Bauunternehmer Matthias Breit, eine eigene Pfarrkirche errichtet. „Mit frohem Mut begann die Gemeinde unter der tatkräftigen Leitung ihres damaligen Vikars, des hochwürdigen Herrn Heinrich Massing, am 4. Mai 1938 mit dem ersten Spatenstich den Bau des [...] Gotteshauses auf dem Rodenhof“, berichtet ein Zeitzeuge, der Bauingenieur Hans Madenach. „Unter der opferfreudigen Mithilfe des Kirchenvorstandsmitgliedes Herrn M. Breit schritten die Arbeiten rüstig voran. Herr Breit hatte mit seiner Firma die Ausführung der Erd-, Maurer- und Betonarbeiten übernommen. Besonders große Schwierigkeiten waren auf dem Sektor Materialbeschaffung zu überwinden. Der Westwall war im Bau! Jedes Kilo Eisen, jeder Kubikmeter Holz, Zement, kurz, alles, was man zum Bauen brauchte, war kontigentiert. So war es nur der glücklichen Fügung Gottes zu danken, daß die Gemeinde das notwendige Holz aus dem Abbruch des Gußstahlwerkes in Burbach erwerben konnte und so in der Lage war, den Dachstuhl der Kirche ausführen zu lassen. Bezeichnend ist, daß für den ganzen Bau nur 1 Tonne Eisen bewilligt war.“⁴⁸ Der Kirchenraum des Gotteshauses hatte eine Fläche von „ca. 476 qm, die Krypta, die zu einem Teil - den damaligen behördlichen Anforderungen folgend - als Luftschutzraum ausgebaut war, bedeckte ca. 70 qm.“⁴⁹



Abb. 46: Sogenannter „Kirchenbaustein“ - eine Ansichtskarte, die man erwerben konnte. Der Erlös floss in den Kirchenbau.

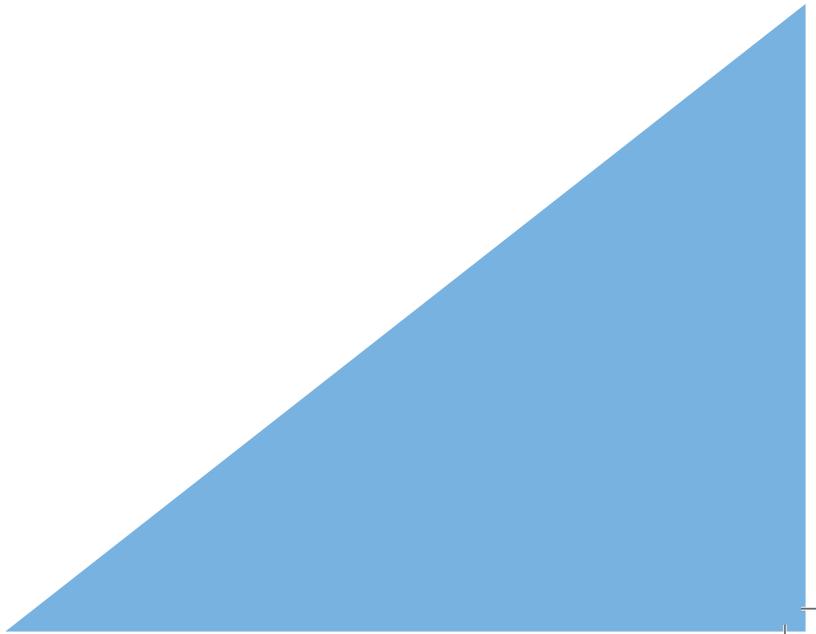


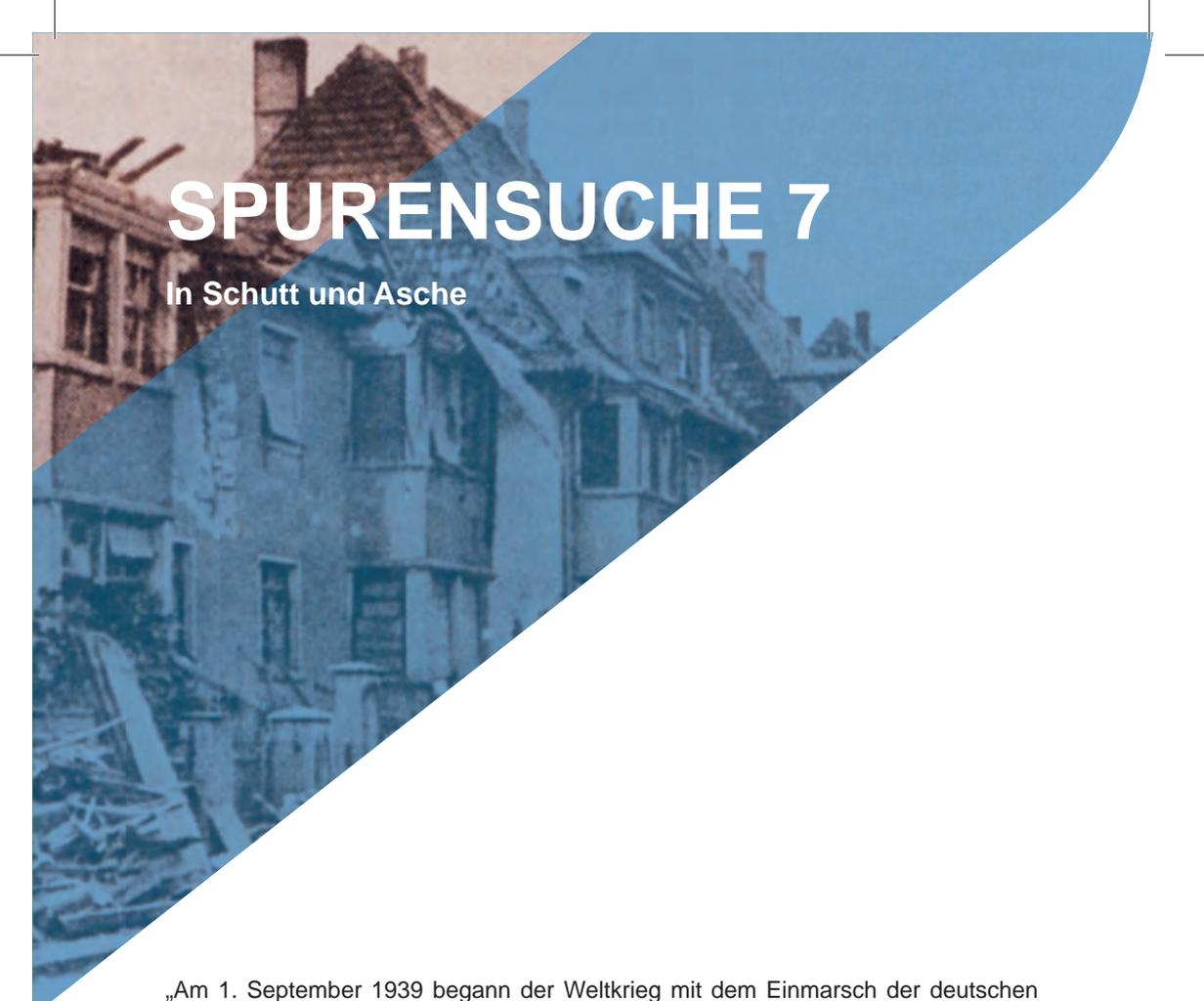
Abb. 47: Die fertige Kirche

47 Vgl. Heinrich MASSING (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken)(Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954), S. 9.

48 Hans MADENACH, „Unser Bauen“ IN: Pfarrer Heinrich MASSING (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken) (Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954), S. 85.

49 (MADENACH 1954), S. 85.





SPURENSUCHE 7

In Schutt und Asche

„Am 1. September 1939 begann der Weltkrieg mit dem Einmarsch der deutschen Truppen in Polen. Zwei Tage später, am 3. September 1939, dem Tag der Kriegserklärung Frankreichs, erging der Befehl zur sofortigen Räumung eines Gebietsstreifens längs der deutsch-französischen Grenze von etwa 10 bis 15 km Breite. In dieses Gebiet fiel der am dichtesten bevölkerte Teil des Saarlandes mit der Großstadt Saarbrücken und dem Industriegebiet längs der Saar von Brebach bis Merzig. Auch die Reichsbahndirektion (RBD) und der Hauptbahnhof in Saarbrücken waren von diesem Räumungsbefehl betroffen“, berichtet Horst Rohrbacher in seiner Abhandlung über den Hauptbahnhof der Landeshauptstadt. „Viele hatten allerdings den Befehl zur Evakuierung gar nicht abgewartet. An den Fahrkartenschaltern bildeten sich lange Schlangen, in Saarbrücken Hbf wurden über 60.000 Fahrkarten zur Fahrt ins Landesinnere verkauft. Am Sonntag, dem 3. September 1939, verließ das Bahnpersonal nachmittags in einem Sonderzug die Stadt Saarbrücken. Einen Tag später folgten über 6.000 Eisenbahner von etwa 150 Außendienststellen aus der Freimachungszone in die Bergungsgebiete. Ein kleiner Trupp von ‚Hauptbahnhof-Eisenbahnern‘ kehrte jedoch bald freiwillig zurück. Ihnen oblag der Rücktransport wertvoller

Wirtschaftsgüter; soweit die Lage an der Front dies zuließ. Die Gleisanlagen [...] lagen häufig unter Beschuss und wurden entsprechend beschädigt. Sie mussten von den ‚Fronteisenbahnern‘ in Zusammenarbeit mit der Wehrmacht immer wieder ausgebaut werden. [...] In der Nacht vom 29./30. Juli 1942 erfolgte der erste große Luftangriff. Insgesamt 21 Luftangriffe hatte die Bevölkerung Saarbrückens 1944 zu ertragen. Den Hauptbahnhof trafen die schwersten Angriffe am 5., 9. und 14. Oktober 1944. Auch unter den Eisenbahnern des Hauptbahnhofs, die bis zur letzten Minute auf ihren Posten ausharrten, um die im Bahnhof stehenden Truppen-, Lazarett- und überbesetzten Reisezüge noch aus dem Gefahrenbereich zu bringen, gab es zahlreiche Opfer. Von geregelterm Bahnbetrieb konnte nur noch selten die Rede sein. [...] Bei Kriegsende am 8. Mai 1945 waren die Eingangshalle und die Seitenflügel des Hauptbahnhofes durch Luftangriffe nahezu völlig zerstört. Lediglich die beiden Türme des Hauptgebäudes kamen ohne größere Beschädigungen davon. Teilweise noch schlimmer sahen die übrigen Hochbauten des Bahnhofs, der Bahnbetriebswerke und des Bahnbetriebswagenwerks aus. Insgesamt waren etwa 80% der Bahngebäude in Saarbrücken nur noch Ruinen. Das gleiche Bild sah man auch bei den Gleis- und Weichenanlagen sowie bei den Signal-, Fernmelde- und sonstigen Anlagen. Vor Ausbruch des Krieges waren auf dem Bahnhof Saarbrücken Hbf rund 86 km Gleise und 435 Weicheneinheiten verlegt. Auch diese Anlagen wurden, wie die übrigen, durch die Kriegseignisse zu etwa 80 % zerstört bzw. stark beschädigt, so dass die gesamte Bahnhofsanlage vollständig unbrauchbar war. Augenzeugen berichteten, dass im Saarbrücker Hauptbahnhof keine Schiene mehr vorhanden war, die länger als zwei Meter war. Während des zweiten Weltkrieges wurden bis zum 15. Mai 1945 im Hauptbahnhof Saarbrücken mit seinen Nebenanlagen auf einer Fläche von 0,28 Quadratkilometern 458 Bombeneinschläge gezählt.⁵⁰

Auch der Rodenhof blieb aufgrund seiner Bahnnähe nicht von dem alliierten Bombenterror verschont. „Schon in der Nacht vom 29. zum 30. Juli 1942 wurden bei einem Bombenangriff sämtliche Dächer der genossenschaftlichen Häuser teils leicht, teils schwer beschädigt. Viele Häuser hatten Fassadenschäden durch Bombensplitter. Schwer getroffen wurde ein Haus in der Scheringstraße. Nach diesem Angriff mußten 3400 Fensterscheiben neu eingesetzt werden. Dringend gewordene Reparaturen konnten infolge der Kriegseinwirkungen nur notdürftig ausgeführt werden. Insgesamt verlor die Genossenschaft in diesem Krieg 17 Häuser total, 12 wurden bis zu 60 Prozent zerstört.“⁵¹

50 (ROHRBACHER 2002), S. 106ff..

51 (EWBG 1993) o. S..



Abb. 48: Der Saarbrücker Hauptbahnhof vor seiner Zerstörung



Abb. 49: Hauptbahnhof Saarbrücken nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges



*Abb. 50:
Zerstörungen in vielen
Rodenhofer Straßen*



*Abb. 51:
Zerstörte Häuser in der
Ziegelstraße; vom Sittersweg
aus gesehen*



*Abb. 52:
Zerstörte Häuser in der
Ziegelstraße*



Abb. 53: Trümmerkinder



Abb. 54: Trümmerfrau



Abb. 55: Zerstörtes Haus in der „Straße am Ludwigsberg“



Abb. 56: Zerstörungen in der Ottweilerstraße

Die St. Albert-Kirche wurde am 11. August 1944, nur sechs Jahre nach ihrer Errichtung, durch eine Luftmine zerstört. Der Gottesdienst wurde bis Kriegsende zunächst in der erhalten gebliebenen Krypta gefeiert; später dann in die Villa Breit in die obere Grülingstraße verlegt.⁵² „Die Seelenzahl der Gemeinde war nach der Evakuierung 1944-45 auf 1757 Seelen gesunken,“ schreibt die Seelsorgerin Hanna Wollgarten 1954 in der Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche St. Albert. „Trotz eines frischen Zuzugs von ausgebombten St. Johannern und Pfarrkindern aus St. Jakob [...] war das Aufblühen der gemeindlichen Arbeit in der ersten Nachkriegszeit stark gehemmt dadurch, daß fast jeder wirklich ‚genug mit sich zu tun‘ hatte. Entweder mußte er sein Haus zum zweiten Mal bauen und infolge der Geld- und Materialverknappung selbst versuchen, Maurer, Zimmermann und Dachdecker zu sein. So war z.B. im Frühjahr 1945 der bauliche Zustand des Pfarrhauses derartig, dass ein Fremder Herrn Pastor bedauerte mit den Worten: ‚In diesem Hause werden Sie nicht mehr wohnen können‘. Aber da die Schäflein von St. Albert zum größten Teil noch in der Fremde umherirrten, konnte Herr Pastor mit Hilfe eines Arbeitskittels und seinem ‚alles könnennden Genies‘ durch Monate hindurch das Haus wieder bewohnbar machen.“⁵³

Während des Zweiten Weltkriegs befand sich auf dem Rodenhof eine Flakstellung zur Abwehr von Luftangriffen auf Saarbrücken. Die Stellung war dort, wo sich heute die Gärten des Vereins der Bahn Landwirtschaft in der Kálmánstraße befinden. Diese Lage war für eine Flakstellung ideal, denn man konnte von dort aus über den Steilabhang am Hauptbahnhof hinweg die ganze Stadt überblicken und hatte ein verhältnismäßig freies Schussfeld vor sich. Von 1943 bis 1944 waren in der Flakstellung auf dem Rodenhof jugendliche Helfer, - alles Schüler der Mittelschule in Malstatt im Alter von 15 bis 16 Jahren - eingesetzt. Heute stoßen die Gärtner manchmal noch auf Gegenstände, die an die Flakstellung erinnern. So werden zum Beispiel Glassplitter gefunden, die von den Scheinwerfern stammen, mit denen die feindlichen Flugzeuge nachts angestrahlt wurden. Daher ist es auch nicht verwunderlich, daß im Bereich der Kálmánstraße heute noch immer Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden werden. Die dort gelegene Flakstellung und das nahe Gelände des Hauptbahnhofs waren oft Ziele der feindlichen Bomber.

52 (GÖTTE 1977), S. 80.

53 Hanna WOLLGARTEN, „Geographisches – Statistisches – Grundsätzliches“ IN: Pfarrer Heinrich MASSING (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken)(Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954), S. 9.

Während des Weltkriegs befand sich in der Sandgrube auf der Rodenhofer Seite des Güterbahnhofs ein Ausländer- und Kriegsgefangenenlager. Der Rodenhofer Karlheinz David hat über dieses Lager recherchiert: „In der Zeit zwischen Spätherbst 1943 bis zur Zerstörung des Lagers im August 1944 waren dort etwa 1000 Fremdarbeiter untergebracht. Die meisten von ihnen waren Franzosen (60%) und der Rest Ostarbeiter.“⁵⁴

Dokumentiert werden kann die Existenz dieses Lagers durch Briefe und Postkarten, die Fremdarbeiter in ihr Heimatland schickten. Ein Beispiel ist im folgenden Bild dargestellt.



Abb. 57: Postkarte eines Kriegsgefangenen (23.4.1944)

Die abgebildete Karte wurde von einem französischen Fremdarbeiter namens Barneaud an seine Familie in La Gaude im Département Alpes-Maritimes bzw. Seynes les Alpes in Südfrankreich geschrieben. Solche Postsendungen von Lagerinsassen mussten bei der Lagerverwaltung abgegeben werden. Sie wurden dort mit dem Absenderstempel „Barackenstadt Bm 2 Saarbrücken“ gekennzeichnet und als Sammelendung zur Auslandsprüfstelle Frankfurt geschickt. Dort wurden die Postsendungen zensurieren, damit keine spionageverdächtigen Mitteilungen ins Ausland gelangten.⁵⁵

54 Vgl. Fabian LEMMES, Zwangsarbeit in Saarbrücken. Stadtverwaltung, lokale Wirtschaft und der Einsatz ausländischer Zivilarbeiter und Kriegsgefangener 1940 bis 1945 (St. Ingbert 2004), S. 138.

55 Mitteilungsblatt Nr. 41 der Bundesarbeitsgemeinschaft Saar für Philatelie und Postgeschichte e.V. im Bund Deutscher Philatelisten, Seite 36f..

Aus der Absenderangabe geht hervor, wo sich die Barackenstadt Bm 2 Saarbrücken befand. Auf der Karte steht „Gemeinschaftslager Rodenhof I, Saarbrücken 2, Westmark“; damit ist die Lage der Barackenstadt Bm 2 dokumentiert. Während des Weltkriegs führte eine Straße mit der Bezeichnung „Jägersfreuder Straße“ vom Rodenhof am Lager vorbei zur Johannisbrücke. Heute existiert diese Straße noch immer, allerdings unter dem Namen „An der Johannisbrücke“.

Zeitzeugen, die sich an das Lager auf dem Rodenhof noch erinnern können, leben nicht mehr viele. Manche gaben an, von einem „Russenlager“ am Güterbahnhof gewusst zu haben. Einige erzählten auch von Plünderungen in Rodenhofer Häusern kurz nach Kriegsende durch Fremdarbeiter aus dem Osten, die aus dem Rodenhofer Lager gekommen sein sollen. Karl-Heinz John aus der Grülingsstraße (Jahrgang 1935) und Karl Dierstein aus der Friedrichsthaler Straße (Jahrgang 1930) berichteten, dass russische Kriegsgefangene aus dem Lager Rodenhof bewegliches Kinderspielzeug aus Holz schnitzten und wegen ihrer spärlichen Versorgung gegen Nahrungsmittel eintauschten. Wenn die Russen abends von ihrem Arbeitseinsatz in Kolonnen zum Lager zurück marschierten, fanden sie zum Beispiel in der Edenstraße Brot und andere Esswaren vor, die Rodenhofer Bürger am Zaun ihrer Häuser für sie niedergelegt hatten, nahmen diese mit und hinterlegten zum Dank ihr gebasteltes Spielzeug. Karl Dierstein, der während des Weltkriegs in der Edenstraße wohnte, konnte sich gut daran erinnern, denn er hatte mehrere solcher Spielzeuge besessen.



Abb. 58: Kriegsgefangene in der Edenstraße teilen ihre Mahlzeit mit einem Kind



Abb. 59 : „Die Buwe traan die Hose, ...“ Rodenhofer Kinder in der Edenstraße während des Zweiten Weltkrieges



Abb. 60 u. 61: „Hoorschneide!...sellemols“



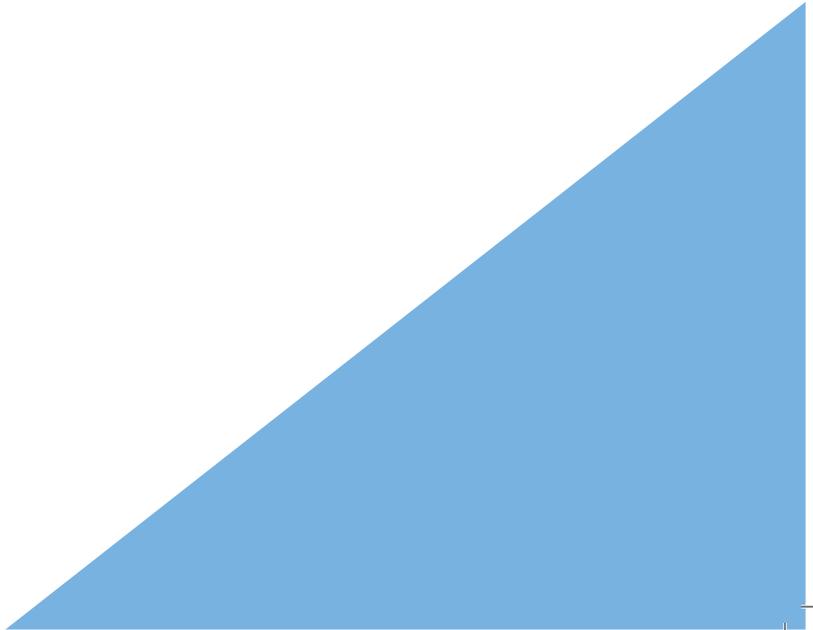
Abb. 62: Kalkoffenstraße mit Blick in die Heinrich-Koehl-Straße



*Abb. 63: Haus Hoppstätter, Sittersweg 83; Haus Elberskirch, Sittersweg 85;
Haus Friseur Wendel u. Kolonialwaren Rau, Sittersweg 87; Haus Maurer, Sittersweg 89*



Abb. 64: Edenplatz (ca. 1940er Jahre)



SPURENSUCHE 8

Phönix aus der Asche

Nach dem Zweiten Weltkrieg galt es für die Saarbrücker, den Häuserschutt wegzuräumen und die Stadt wieder aufzubauen. Dazu wurden durch viele Straßen Schienen für Loren verlegt.



Abb. 65: Trümmerbahn, die auf dem Gelände, auf dem heute das Ludwigsparkstadion steht, Schutt entsorgt.



Abb. 66: Obere Ottweilerstraße (Hausnummer 110) mit Schienen der Trümmerbahn

Die „Neue Zeit“ schreibt am 29.7.1948 zum Rodenhof: „Der Rodenhof ist einer der Stadtteile Saarbrückens, der infolge seiner ungünstigen Lage im strategischen Dreieck der Eisenbahn während des Krieges durch die Bombardierungen besonders stark gelitten hat. So wurde auch der erste Großangriff auf Saarbrücken am 30. Juli 1942 durch Bombenabwürfe auf den Rodenhof eingeleitet, der fünf Tote forderte. Seit dieser Zeit kam die Bevölkerung dieses Stadtteiles nicht mehr zur Ruhe. Den Ernst der damaligen Situation begreifend, hatte man sich in Gemeinschaftsarbeit weniger Männer, wobei Frauen und Kinder mithalfen, ein unterirdisches Stollensystem zum Schutz vor Fliegerangriffen gebaut. War die Bevölkerung nun vor den Bombenangriffen geschützt, so hatte sie weitere Lasten des Krieges zu tragen. Dauernd war das Leitungsnetz der Versorgungsleitungen wie Gas, Wasser und Stromzuführung gestört, von den Beschädigungen der Häuser gar nicht zu reden. Wie oft mußte von weither mit Eimern mühselig das Wasser geschleppt werden, wovon besonders die Frauen und die Kinder ein Liedchen singen können. Durch die Selbstverwaltung wurde der Rodenhof meistens als Stiefkind behandelt. Schuld daran trug seine ungünstige Lage an der Peripherie der Stadt und damit das Aufkommen jener Meinung der Stadtgewaltigen, der Rodenhof habe untergeordnete Bedeutung. Letztere Meinung hat sich nach Beendigung der Kriegshandlungen bis zur Gegenwart erhalten. Noch drei Jahre nach dem Zusammenbruch sind die Straßen auf dem Rodenhof in einem solchen Zustand, daß es bis heute nicht möglich war, eine Omnibuslinie in diesem abseits gelegenen Stadtteil einzurichten, obwohl gerade von diesem dicht besiedelten Ortsteil ein großer Menschenstrom täglich zur Arbeit in die Stadt muß.

Erst Anfang 1948 kam das lebensnotwendige Gas, wobei wiederum ein Teil der Bevölkerung in Selbsthilfe bei den Erdarbeiten mithalf. Der Wiederaufbau der zerstörten oder beschädigten Häuser zeigt verhältnismäßig gute Ergebnisse. Sie resultieren nicht etwa aus einer behördlichen Mithilfe, die ja hier wie woanders, auch bis heute versagt hat, sondern kommt einzig und allein aus der Situation und der Tatkraft der an fleißiges Arbeiten gewöhnten Bevölkerung des Rodenhofes.⁵⁶



Abb. 67: Das Schicksal eines Hauses in der St. Wendeler Straße 1939, nach der Zerstörung 1944 und nach dem Wiederaufbau 1950.

56 Aus Neue Zeit vom 29.7.1948.

Auch auf dem Saarbrücker Hauptbahnhof krepelte man die Ärmel hoch. „Schon kurze Zeit nach dem Einmarsch der alliierten Truppen fanden sich Eisenbahner des Hauptbahnhofs zur Wiederaufnahme der Arbeit ein. Unter der Leitung eines US-amerikanischen Stabes wurde zunächst ein Gleis aus Reststücken wiederhergestellt - das heutige Gleis 19. Auf diesem Gleis fuhren die Amerikaner dann ihre Versorgungszüge im ‚Sichtabstand und in eigener Regie‘. Zwischen Frankreich und dem Rhein fuhren die Züge über Saarbrücken Hbf - Sulzbachstrecke - Nahe - Rhein, in umgekehrter Richtung ging es vom Rhein über die Nahe- und Fischbachstrecke. Gleis um Gleis flickten die Eisenbahner mit vorgefundenen, herbeigeschafften, anderswo ausgebauten und zurechtgeschnittenen Schienenstücken. Stellwerksanlagen waren nicht mehr vorhanden. Die Wiederaufbauarbeiten waren durch den Mangel an Baustoffen und das Fehlen der entsprechenden Fachkräfte sehr erschwert,⁵⁷ schildert der Bahnhofskenner Horst Rohrbach die Engpässe von damals. „Die Einwohnerzahl Saarbrückens, am 1. Mai 1945 noch 17.021, vervierfachte sich bis zum 1. Dezember 1945 auf 76.728. Aus allen Teilen West- und Mitteleuropas kehrten Evakuierte und entlassene Kriegsgefangene in die Heimat zurück.“⁵⁸ Im Januar 1946 zählte der Rodenhof bei der Volkszählung noch 3071 Einwohner.⁵⁹

„Bis zum Winter 1946/47 blieb der [Zug-]Reiseverkehr [über den Saarbrücker Bahnhof noch] erheblich eingeschränkt. Die Strecken wurden nach und nach instand gesetzt; im Nahverkehr auf einer Entfernung von 20 und 30 km durften Züge nicht eingesetzt werden. Die Reisenden in den wenigen Zügen nutzten nicht nur das Wageninnere, sondern auch Trittbretter, Dächer, Puffer und Bremshäuser der Wagen. [...] Der Sommer 1949 zeigte dann endlich einen erheblich verbesserten Fahrplan im Reisezugverkehr. Allein Saarbrücken Hbf erhielt in Ankunft und Abfahrt 35 neue Züge. Dabei wurden die Reisezeiten erheblich verkürzt. Auch der Streckenabschnitt Hauptbahnhof - Schleifmühle war seit 22. März 1949 wieder zweigleisig befahrbar. Nach und nach wurden Eilgutabfertigung, Reisezugauskunft, Lokwasserkrangrube, Draisinenschuppen, Lokschnitten, Kleinlokwerkstatt, Wartesaal 3. Klasse, Zentraluhrenanlage, Bahnsteige 2, 3 und 5 und die Überdachung des Bahnsteiges auf Gleis 2 Ost erneuert.“⁶⁰

Jetzt konnte sich das Wirtschaftswunder allmählich auch auf dem Rodenhof bemerkbar machen.

57 (ROHRBACHER 2002), S. 108.

58 (ROHRBACHER 2002), S. 109.

59 Vgl. (GÖTTE 1977), S. 80.

60 (ROHRBACHER 2002), S. 110.

Saarbrücken, 28. März 1954

SPURENSUCHE 9

„Wir sind vom FCS, blau-schwarz ist unser Dress“

Heinrich

„Nach dem Zweiten Weltkrieg begann überall [auf dem Rodenhof] eine eifrige Bautätigkeit. Zerstörte Häuser wurden wieder aufgebaut, vorhandene Baulücken geschlossen, angefangene Straßen fertig bebaut. Fast unbebaut war noch das Gelände östlich und südöstlich der Heinrich-Koehl-Straße. Hier, auf dem sogenannten Städterfeld, befand sich eine ausgedehnte Kleingartenanlage. In diesem Gebiet wurde bald am eifrigsten gebaut. [...] [Zwischen 1945 und 1960] wurde die Neunkircher Straße weiter ausgebaut. Es entstanden die zu ihr gehörenden Querstraßen. Allein die Baugemeinschaft der Kriegsoffer erstellte die Häuser in vier Querstraßen, alle nach den gleichen Bauplänen. Es wurden ferner die Häuser in der St. Albertstraße, Obersteiner und Friedrichsthaler Straße gebaut.“⁶¹

61 (GÖTTE 1977), S. 80f..

In der Festschrift der EWBG von 1993 heißt es zur Bauaktivität der Nachkriegsjahre: „Deutschlands Städte lagen in Trümmern. Auch der Wohnbestand der EWBG war zum Teil zerstört, zum Teil schwer beschädigt. Um die Wohnungsnot zu lindern, wurden die Ärmel aufgekrepelt, Trümmer und Schutt beiseite geräumt und notdürftigste Reparaturen ausgeführt. Es gab kaum Baumaterialien. Praktisch fehlte es an allem. Erst die Währungsreform im Jahre 1948 brachte eine Wende. Baute man anfangs noch nach der Devise: ‚Hauptsache ein Dach über dem Kopf‘, so konnte doch mit dem bald einsetzenden ‚Wirtschaftswunder‘ auch wieder qualitätsbewußter gebaut werden. Mit wachsendem Wohlstand stiegen auch die Anforderungen an zeitgemäßen Wohnraum. Komfort war angesagt. Die EWBG versuchte schon damals diesem Trend gerecht zu werden und bemühte sich um eine Verbesserung der Wohnqualität.“

Die Bauphasen der EWBG zwischen 1950 und 1968 stellen sich wie folgt dar:

1950	Schweringstraße 6, 10, 14, 16; Sittersweg 42
1951	Sittersweg 8, 14, 16, 18; Schweringstraße 7
1952	Sittersweg 40; Usenerstraße 3
1953	Usenerstraße 10a, 10
1954	Hagenbeckstraße 8, 10; Usenerstraße 13, 14, 15; Schweringstraße 13, 14, 15
1955	Wolfshumes 2, 4, 6
1956	Wolfshumes 26, 28, 3, 5; Usenerstraße 4
1957	Wolfshumes 7, 9, 11
1958	Wolfshumes 8, 10, 12
1959	Wolfshumes 14, 16, 18
1960	Offenbergstraße 6, 8, 10, 12, 14, 16; Waschhaus zwischen Haus 10 u. 12
1961	Wolfshumes 20, 22, 24
1962	Offenbergstraße 2, 4; Gräffstraße 14, 16
1964	Usenerstraße 8
1965	Offenbergstraße 18, 20, 22
1966	Gräffstraße 20, 22, 24
1967	Gräffstraße 18, 20, 22
1968	Offenbergstraße 16, 18



Abb. 68: Diese Luftaufnahme ist zwischen 1945 u. 1950 entstanden; ein Teil des Rodenhofs ist unten rechts zu sehen.

Auf dem Rodenhof zu wohnen, das war schon was. Nicht bloß als Eisenbahner, sondern im „Margarineviertel“, der Ottweiler- und der Ziegelstraße, „wo so große Häuser gebaut wurden, dass das Geld danach nur noch für Margarine und nicht mehr für Butter reichte“, wie manche Leute spöttisch meinten.

Einer, der 1954 im Alter von vier Jahren Rodenhofer wurde, ist der Autor und ehemalige Kulturredakteur des Saarländischen Rundfunks Rainer Petto. In seinem Buch „Ein Kind der fünfziger Jahre“ erzählt Petto immer wieder Episoden aus seiner Rodenhofer Kindheit; Episoden wie diese, als er zum ersten Mal auf den Rodenhof ins neu gebaute Eigenheim seiner Eltern fuhr: „Während der Fahrt durfte ich im Führerhaus des Möbelwagens sitzen, hoch über den Personenwagen. Das gab mir ein Gefühl von Überlegenheit. Der Weg von der alten Wohnung ins neue Haus war nicht weit: Breite Straße, Ludwigsstraße, den Kreisel am Ludwigsberg gab es noch nicht, das war einfach eine Kreuzung, die Straßenbahnen mußten auch noch hindurch, es war ein verwildertes Stück Niemandsland, dann den Ludwigsberg hinauf, die Jägersfreuder Straße, die, wenn ich mich nicht irre, noch keinen Belag hatte, entlang bis zur Kirche, und dann waren wir fast schon am Ziel.

Erst später begriff ich, daß wir gesellschaftlich doch eine gute Strecke zurückgelegt hatten vom unteren Malstatt zum Rodenhof. Der Rodenhof gehört eigentlich zu Malstatt, aber er liegt ganz für sich auf seinem Hügel, und hier wohnen, in den Augen der Malstatter, die besseren Leute, die eingebildet sind. Davon hatte ich lange keine Ahnung.⁶²

Diese vermeintlich „eingebildeten Leute“ vom Rodenhof hatten nach dem Krieg mit sehr viel Fleiß ihr zerstörtes Viertel wieder aufgebaut. Den Bauschutt hatte man ins Tal hinter dem Ludwigspark geschüttet und darauf ab 1949 eine Fläche geebnet, auf der ein ganz besonderes Gelände entstehen sollte: das Ludwigsparkstadion.⁶³

„Saarbrücken hat seinen Ludwigspark wieder“, titelte die Saarbrücker Zeitung in ihrer Ausgabe vom 3. August 1953. „Zur Eröffnungsveranstaltung kamen 30 000 Zuschauer. Sie erlebten zunächst einen Leichtathletik-Vergleichskampf zwischen dem Saarland und der Schweiz. Während den saarländischen Leichtathletinnen ein knapper Erfolg gegen die A-Vertretung der Eidgenössinnen gelang, verloren die Saar-Männer gegen die B-Garnitur aus der Schweiz. Anschließend kickte der 1. FC Saarbrücken im Jubiläumsspiel ‚50 Jahre Fußball in Malstatt‘ gegen den deutschen Pokalsieger Rot-Weiß Essen und gewann nach Treffern von Siedl (2) und Martin bei einem Gegenor von Röhrig mit 3:1. ‚Das war ein erhabenes Gefühl, endlich in einem richtigen Stadion mit Tribüne und Rasenplatz zu spielen‘, erinnert sich Herbert Binkert, einer der FCS-Sieger von damals. ‚Rot-Weiß Essen war zu dieser Zeit eine der renommiertesten deutschen Fußball-Mannschaften. [...] , Binkert, der am 3. September [2003] seinen 80. Geburtstag feiert, spielte auch schon im Vorgänger des Stadions. Der alte Ludwigspark war am 7. August 1919 mit der Begegnung des FCS-Vorläufers FV Saarbrücken gegen den SV Wiesbaden (1:4) eröffnet worden. Binkert, der großartige Stürmer: ‚Im alten Ludwigspark an gleicher Stelle gab’s noch einen Hartplatz und keine Tribüne. Für die Zuschauer gab’s ein paar Stehränge und rund um den Platz ganz viel Wald.‘⁶⁴

62 Rainer PETTO, Ein Kind der fünfziger Jahre (Saarbrücken 1985), S. 19.

63 Tobias FUCHS, „Ludwigsparkstadion – Hermann Neuberger Stadion“ IN: Werner Skrentny (Hrsg.), Das große Buch der deutschen Fußballstadien (Göttingen 2009), S. 319ff..

64 Michael EMMERICH, „Endlich ein Stadion mit Tribüne“. Am 2. August 1953 wurde der neue Ludwigspark eingeweiht – Herbert Binkert, damals als Spieler dabei, erinnert sich.“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 2. August 2003.

„Schon als Kinder begleiteten wir Rodenhofer unsere Väter, Großväter oder Onkeln zu den Spielen des 1. FCS“, schreibt Harald E. Seibert in seinen Rodenhof-Erinnerungen. „Wir kannten alle Spieler mit ihren Namen. Die Mannschaftsaufstellungen sind bis heute noch geläufig. Spieler wie Stempel, Puff, Keck, Biewer, Momber, Phillippi, ‚De Bersch Karl‘ (Karl Berg), Otto, Martin, Binkert, Zägel, Albert sind unvergessen. Die meisten dieser legendären Spieler waren auch saarländische Nationalspieler. Wir liebten den FCS, wir waren Fans als Kinder und als Jugendliche nannten wir diese Spieler unsere Idole. Egal wo wir uns aufhielten, die Ergebnisse des FCS, unserer Molschder, interessierten uns immer. Beim ‚Fubbe‘ oder ‚Knoddele‘ verkörperten wir Kinder immer irgendeinen Spieler des FCS.“⁶⁵



Abb. 69: Das noch nicht ausgebaute Ludwigsplatzstadion mit einfacher „Steh-Tribüne“. Dort, wo die Zuschauer stehen, wurde 1977/78 die Tribüne an der Gegenseite gebaut.

65 Harald E. SEIBERT, Schnurres, Sepp und Sitting Bull (Saarbrücken 2012), S. 57.



SPORT-SCHAU

Seit Jahren beim Sportfreund bekannt, beliebt, begehrt

Offizielles Programm des Saarländischen Leichtathletik-Bundes



Leichtathletik-Länderkampf
Schweiz - Saarland
13.30 Uhr

am 2. August 1953

Fußball-Freundschaftsspiel
Rot-Weiß Essen - 1.FC
16.30 Uhr



Vor 30 Jahren

Unser Bild zeigt den Ludwigspark 1920 mit vielen Zuschauern beim Lokalkampf FVS. - Saar 05. Man stand noch im Wald. Drüben am Hang folgte später eine Betonmauer, ungefähr dort, wo sich heute die ungedeckten Sitzplätze erheben. Fast 6 Meter wurde der Platz mit Trümmerschutt aufgefüllt.

(Bilder und Kilschnee: Archiv Paul Wittrin 1920)

Werbung Vertrieb
Sport-Schau
Flugzeug-Ballabwurf
PAUL WITTRIN
Saarbrücken 3
Groß-Johann-Str. 8
Tel. 8256
Reklame aller Art

Kreissparkasse Saarbrücken
43 Zweigstellen
Erledigung aller bankmäßigen Geschäfte

Die vornehme und beliebte
Täglich
geöffnet ab 20 Uhr
SCHÜLL
Rathausstraße 46
Tel. 8859
Wein- und Tanz-Diele

Abb. 70: Ankündigung des Eröffnungsspiels am 2. August 1953



Abb. 71 u. 72: Sonderpostkarte 1954

„Seit seiner Einweihung am 2. August 1953 war das Saarbrücker Ludwigspark-Stadion Schauplatz unzähliger Großereignisse. Musik-Stars wie die Kelly Family, Wolfgang Petry und Marius Müller-Westernhagen gastierten zu Konzerten. Und natürlich gab es viele denkwürdige Fußballspiele. An einige erinnern wir: 2. März 1954: In der Qualifikation zur Fußball-Weltmeisterschaft 1954 in der Schweiz trifft das Saarland auf Deutschland. Vor 53.000 Zuschauern verlieren die Saarländer mit 1:3. Deutschland fährt zur WM und holt den Titel. 24. August 1963: Die Fußball-Bundesliga startet ihre erste Saison. Zu den Gründungsmitgliedern zählen auch der 1. FC Saarbrücken. Die Blau-Schwarzen unterliegen zum Auftakt dem 1. FC Köln mit 0:2. Köln wird in dieser Spielzeit Deutscher Meister, der 1. FC steigt ab. 6. Juni 1976: Der 1. FC schlägt Bad Kreuznach vor 20.000 Besuchern mit 3:0 und schafft die Rückkehr in die Bundesliga. 16. April 1977: Ein Datum, das FCS-Fans nie vergessen: Die entfesselt aufspielenden Molschder fegen den FC Bayern München mit 6:1 vom Platz. Roland Stegmayer trifft vier Mal. 20. November 1983: In der EM-Qualifikation schlägt die deutsche National-Elf Albanien mit 2:1 und löst das Ticket zur EM in Frankreich. 27. März 1985: Das bisher letzte Länderspiel im Ludwigspark: Deutschland-Malta 6:0. 24. September 1997: 36.000 Zuschauer sehen das Derby im DFB-Pokal zwischen dem 1. FCS und dem 1. FC Kaiserslautern (0:4).“⁶⁶



Abb. 73: Tabakladen Hoffmann, Ecke Edenplatz/An der Schlucht. Im Fenster das Plakat für das Spiel 1.FCS gegen den HSV um die deutsche Meisterschaft 1952, das die Saarbrücker mit 3:0 gewannen.

Der Rodenhofer Karlheinz David erinnert sich 2014 an seine Sportzeiten im Ludwigspark: „Ich wohne zwar erst seit 1964 auf dem Rodenhof, lernte ihn aber bereits schon 1950 gut kennen, als ich Mitglied der Schülerhandballmannschaft des 1. FC Saarbrückens wurde. Trainiert und gespielt haben wir damals auf den beiden hintereinander gelegenen Braschenplätzen an der Camphauserstraße. Diese Sportplätze gibt es heute nicht mehr. Sie mußten der Eishalle und dem davor liegenden Parkplatz weichen. Umgezogen haben wir uns in dem Umkleidehäuschen, das sich auf dem Gelände des im Bau befindlichen Ludwigsparkstadions nahe der Ringtennisanlage des TV Malstatt (heute Rollsportanlage) befand. Ursprünglich war dies eine Bretterbude, später ein steinernes Haus. Platzwart war zu dieser Zeit ‚de Fubbes‘, ein altgedienter Fußballer des 1.FC Saarbrückens. Er war das Faktotum des Vereins, für alles verantwortlich, was den Trainings- und Spielbetrieb vom Ballaufpumpen bis hin zum Waschen und Flickern der Trikots betraf, was seine Frau erledigte. Man muß wissen: damals hatte jede Mannschaft nur einen Satz Trikots über mehrere Jahre, der nach einem Spiel eingesammelt und beim nächsten Spiel wieder ausgeteilt wurde. Die am nächsten gelegene Wirtschaft, in der wir ab und zu mal ein Getränk zu uns nahmen, war das Gasthaus Beckhäuser in der Ziegelstraße 48, das schon lange nicht mehr existiert. Später besuchten wir oft unsere Stammkneipe ‚Zum Stadion‘ in der Camphauser Straße mit der Wirtin ‚Mutti‘, als dieses Haus noch nicht ‚rosa‘ angestrichen war.“



SPURENSUCHE 10

Der „Seelen-Gasometer“

In die Zeit zu Beginn der 1950er Jahre fällt der Neubau der katholischen Pfarrkirche St. Albert auf dem Rodenhof. „In den ersten Jahren nach dem Krieg dienten die Räume im Erdgeschoß der Villa Breit an der Grülingstraße als Notkirchenraum. 1949 war das Pfarrheim Ecke Heinrich-Koehl-Straße und St.-Albert-Straße fertiggestellt. Während im Untergeschoß Kindergarten, Gruppenräume und Borromäusbibliothek untergebracht waren, diente die Aula bis 1953 als Kirchenraum. Etwa ein Jahr lang wurde dann der Gottesdienst in der Krypta der neuen Kirche gefeiert. Am 28. März 1954 wurde endlich die Oberkirche feierlich eingeweiht. Architekt des modernen Rundbaues war Dipl. Ingenieur Gottfried Böhm [*1920].“⁶⁷ Der Kirchenbau St. Albert in Saarbrücken stellt ein recht typisches Beispiel der „Einstellung der fünfziger Jahre“⁶⁸ dar, schreibt Svetlozar Raëv in seinem Buch über den Architekten Böhm. „Es liegt dieser Zeit der Wunsch zu Grunde, mit dem Krieg alles, was nur traditionell überliefert war, abzulehnen und sich auf die unverfälschten Ursprünge und -zustände zu besinnen.

67 (GÖTTE 1977), S. 81f..

68 Svetlozar RAËV (Hrsg.), Gottfried Böhm - Vorträge Bauen Projekte (Zürich 1988), S. 80.

[...] In Saarbrücken war der Wunsch vorherrschend, im Bau nur das ausschließlich darzustellen, was in der Liturgie zeitgemäß wichtig erschien. So wurde der Raum allein auf das Abendmahl hin konzipiert. Er sollte die Gemeinde darstellen, wie sie sich auch ursprünglich um den Tisch des Herrn versammelt hat.⁶⁹



Abb. 74: Luftaufnahme von St. Albert



Abb. 75: Pastor Heinrich Massing packt beim Bau des Pfarrheimes mit an.

Zu seinem Bauwerk, das von manchem Rodenhofer als „Seelen-Gasometer“ bezeichnet wurde, schrieb der Erbauer selbst die folgenden Erläuterungen: „Der Kirchenbau sollte einen der Gemeinde gemäßen Raum schaffen, in dem der Gottesdienst in seinem Wesentlichen von ihr erfahren werden kann. So wurden um einen Altar Kommunionstische gestellt, um die sich die Gemeinde scharf. Die Tischgemeinschaft soll somit der stärkste Ausdruck dieses Raumes sein; und zwar aus der Begegnung von zwei Raumkörpern: der vertikale und horizontale Raum; und aus dieser Begegnung kommt das Licht, das den Raum erleuchtet. Über diesem Durchdringen schwebt gleichsam eine Kuppel, die bezeichnet ist mit dem Zeichen der heiligsten Dreifaltigkeit und deren Gnadenströmen. Diese Kuppel wurde nach außen abgestrebt in einer Form, die den ganzen Kirchenbau als Krone der menschlichen Bauten im Stadtbild zeichnet. So ordnen sich dem Baukörper auch alle anderen Bauglieder unter. Eingangshalle, Sakristei, Pfarrhaus und Pfarrheim. Einmal noch erhebt sich die Baumasse als Turm, und zwar über der Taufkapelle, dem Sinnbild der Errettung der Menschheit durch die Aufnahme in die Kirche. Die Glocken, die in diesem Turm einmal läuten werden, tragen diese frohe Botschaft und die Verpflichtung, die in dem Sakrament der Taufe beschlossen liegt, stets über die Dächer der Stadt. Der ganze Baukomplex: Kirche, Turm, Pfarrhaus und Pfarrheim sind wiederum - wie eine Gemeinschaft - durch das umlaufende Grün und die Einfriedungsmauer zu einer Einheit zusammengefaßt.

69 (RAEV 1988), S. 80f..

Bei der Gestaltung der Sakramentskapelle war geplant, diese im Sinne des mittelalterlichen Sakramentshäuschens auszubilden. Das heißt: Die Kapelle sollte der Aufbewahrungsort des Allerheiligsten Sakramentes sein. Und in diesem Sinne sollte die Kapelle einerseits durch ihre Kostbarkeit, andererseits auch räumlich von dem übrigen Raum herausgenommen sein. Trotz dem Herausnehmen aus dem Ring des Kirchenraumes ist die Kapelle mit dem Altarraum verbunden durch die Altarstufe, die den Altarkreis verläßt und wie eine Brücke zur Sakramentskapelle führt. Wie schon erwähnt, ist die ganze Kapelle ein Sakramentshäuschen; und in diesem Häuschen ist der Tabernakelstein. Dieser Stein soll wie ein Edelstein in der Wand gefaßt werden. Aus diesem Grund wurde auch die ganze Wand vom Fundament aus in Werkstein ausgeführt. Strahlenartig soll der Werkstein vom Mittelpunkt des Tabernakelsteines aus aufgegliedert werden. Glasstücke werden die Fassung dieses Edelsteines in den Werkwänden stärker betonen. Die Fenster der Sakramentskapelle werden in kräftigen Farben verglast.

Auch die Heiligenverehrung ist ein Bestandteil des Gottesdienstes und wird somit in den Raum eingegliedert. Die Devotionskapellen im Laienraum beenden den Kreis um den Altar und deuten die Gemeinschaft mit den Heiligen an. Auch die Beichtstühle sind in Kapellen gestellt, um den intimen und doch strengen Charakter dieses Sakramentes zu betonen.

Zwischen Taufkapelle und Kirche ist ein Atrium gegliedert als Eingangs- und Vorbereitungsraum zum Kirchenraum sowie zur Taufkapelle. Die Dachfläche dieses Vorraumes verläuft in Wellenlinien, die das Wasser und somit die Reinigung symbolisieren. Das Durchschreiten des Atriums ist gleichsam der Gang durch das reinigende Wasser, das vom Taufbrunnen ausgeht.

Für den Werktagsgottesdienst sowie die sonstigen Gottesdienste im kleineren Kreis ist unter dem Altarraum der Kirche eine Krypta gebaut, die Zugang hat sowohl von der Oberkirche als auch direkt von außen her. Auch hier steht der Altar im Brennpunkt des Raumes.⁴⁷⁰

70 (MASSING 1954), S. 6f..



Abb. 76: St. Albert; Postkarte vor 1958



Abb. 77: St. Albert



Abb. 78: Lieferung der Glocken für St. Albert

„Am 2.2.1958 wurden fünf Glocken für die St. Albert-Kirche geliefert“, erinnert sich Karlheinz David. „Der Lastwagen mit zwei dieser Glocken steht an der Ecke Heinrich-Koehl-Straße/Jägersfreuder Straße vor dem Milchgeschäft Bartz. Am 7.3.1958 läuteten sie zum ersten Mal zum Gottesdienst.“

Der Rodenhofer Rainer Petto erinnert sich an eine Zeit, in der in Sachen Konfessionszugehörigkeit nicht gespaßt wurde⁷¹: „In der Schule lernte ich eine neue Art, die Menschen einzuteilen. Zur Unterscheidung zwischen Männern und Frauen, Kindern und Erwachsenen, Besitzern einer Märklin- und einer Fleischmann-Eisenbahn, Cowboys und Indianern kam die zwischen Katholiken und Evangelischen. Die Volksschule auf dem Rodenhof bestand aus zwei Gebäuden, einem dorfschulähnlichen Vorkriegsbau und einem modernen Gebäude mit zwei Etagen, Flachdach, viel Glas. Im alten Bau wurden die evangelischen Schüler von evangelischen Lehrern unter der Führung eines evangelischen Rektors unterrichtet, im neuen wir. Jede Konfession hatte auch ihren eigenen Schulhof. Vor jeder Stunde wurde gebetet, und während der fünften, um zwölf, der ‚Engel des Herrn‘. Unsere Fürbitten galten immer wieder den Evangelischen, die - wie die Formulierung lautete - vom rechten Weg abgekommen waren. Außerhalb unserer Gebete aber waren sie für uns nicht Verirrte, denen man helfen, sondern Übeltäter, die man bekämpfen mußte. Selbst die Heidenkinder waren in unseren Augen bessere Menschen als die Evangelischen, denn sie hatten wenigstens - wie wir glaubten - gar keine Religion statt der falschen, und außerdem waren sie ja alle Kinder. Ich wußte von jedem Kind, von jedem Bewohner unserer Straße, ob

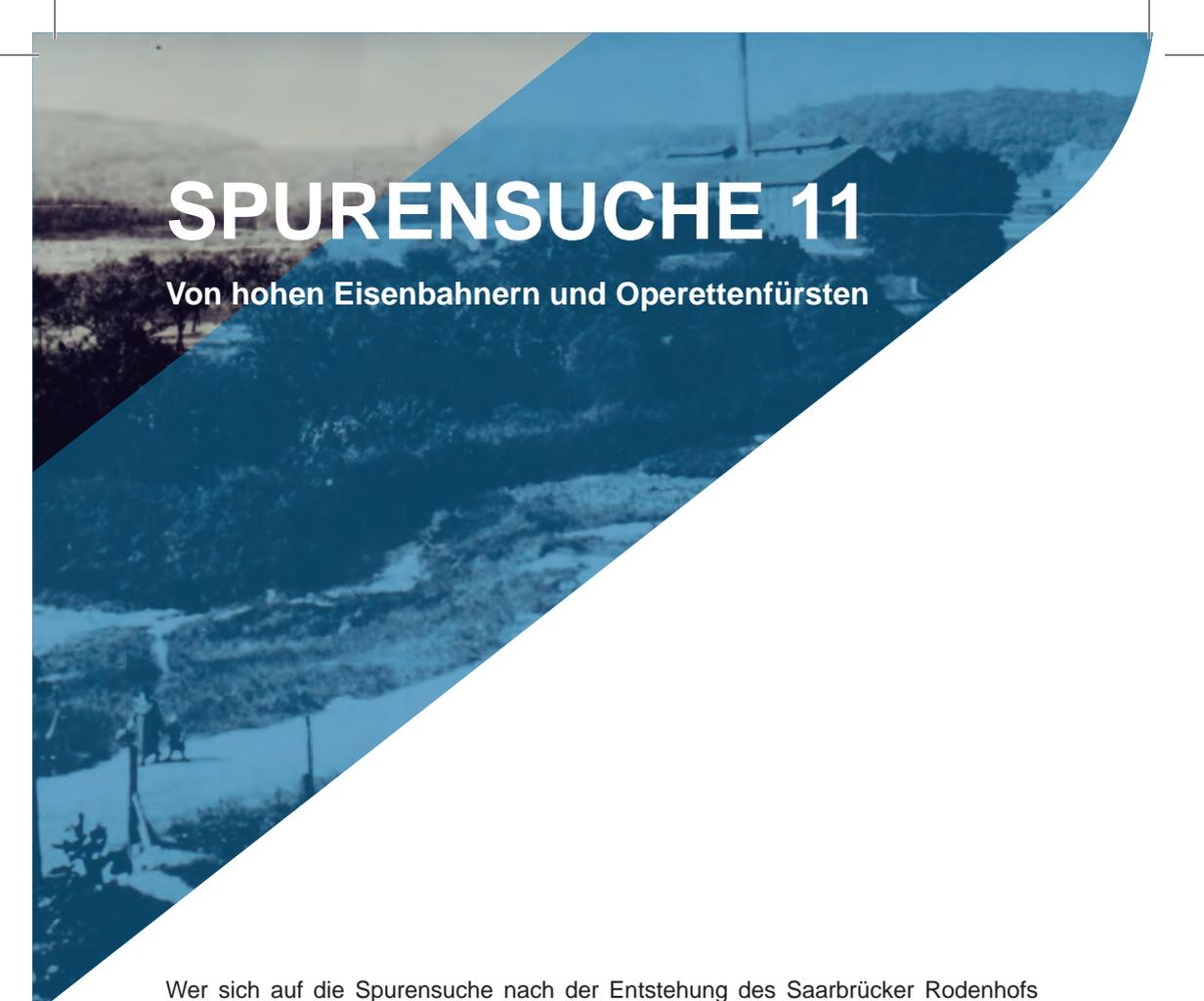
71 Für Petto waren das die Jahre zwischen 1956 und 1960.

er evangelisch war. Und der gesamte Stadtteil war aufgeteilt in Territorien des einen oder des anderen Lagers, daneben gab es einige umkämpfte Plätze. Unsere Straße war katholisch. Die Neunkircher Straße galt als evangelisch, der angrenzende Wald als zumindest stark evangelisch verseucht. Für die Katholiken war es gefährlich, sich in diesen Wald zu wagen, aber er war beste Gegend. In der Sandgrube konnte man Mutsprünge üben, über dem Hohlweg konnte man im Baum sitzen, und im Ginsterfeld konnte man sich gut verstecken. [...] Erst im Gymnasium saßen Evangelische mit mir leibhaftig in einer Schulbank, aber im Bus wurden, bisweilen angefeuert von erwachsenen Fahrgästen, die Religionskriege fortgesetzt. Als mitten im Schuljahr ein Neuer auftauchte, wurde er sofort gefragt, ob er katholisch sei oder evangelisch. Und es geschah das Unfaßbare: er wußte es nicht, so sehr wir auch in ihn drangen. Wir beauftragten ihn, seine Eltern zu fragen, aber er brachte uns keine befriedigende Antwort. Da es ja nur die beiden Möglichkeiten des Menschseins gab - katholisch oder notfalls evangelisch -, erschien uns einer, der sich hier nicht einzuordnen wußte, als seelenlose Gallerte, und die Schüler beider Konfessionen waren sich ihm gegenüber einig in einem Gefühl geradezu körperlicher Abscheu. Ich wußte nicht, daß einer der Volksschullehrer uns je zum Frieden mit den Evangelischen gemahnt hätte. Sie erklärten uns auch nicht einmal ansatzweise, worin sich deren Glaube von unserem unterschied.⁷²



Abb. 79: St. Albert auf einer kolorierten Postkarte: noch ohne Glocken.

72 (PETTO 1985), S. 47f..



SPURENSUCHE 11

Von hohen Eisenbahnern und Operettenfürsten

Wer sich auf die Spurensuche nach der Entstehung des Saarbrücker Rodenhofs begibt und dazu einen Stadtplan aufschlägt, um das Viertel erst einmal genau in Augenschein zu nehmen, wird auf Straßen-, Orts- und Flurnamen stoßen, deren Bedeutungen sich ihm nicht immer erschließen. Meist sagen uns diese alten Namen und Bezeichnungen heute nicht mehr viel, weil sich der Ort, den sie bezeichnen, verändert hat oder man ihn heute anders nennen würde. Oder derjenige, nach dem ein Ort oder eine Straße benannt wurde, ist heute nicht mehr bekannt.

Ein großer Teil der Rodenhofer Straßen wurde nach Dörfern oder Städten benannt: entweder nach saarländischen Orten wie die Ottweiler, die St. Wendeler, die Türkismühler und die Friedrichsthaler Straße; oder nach rheinland-pfälzischen Orten wie die Obersteiner und die Birkenfelder Straße. Obersteiner Straße und Idarweg erinnerten an die beiden Orte Idar und Oberstein im Landkreis Birkenfeld (Rheinland-Pfalz), die 1933 zu Idar-Oberstein zusammengeführt wurden.

Ein anderer Teil der Rodenhofer Straßennamen erinnern an Operettenkomponisten wie die Kálmán-, die Lehár- und die Paul-Lincke-Straße. Der entsprechende Teil des Rodenhofs wird von den Alteingesessenen aus diesem Grund augenzwinkernd „Operettenviertel“ genannt.

Kálmán, ein ungarischer männlicher Vorname, der auch als Familienname vorkommen kann, bezieht sich hier auf den ungarischen Komponisten Emmerich Kálmán (1882-1953), der zusammen mit Franz Léhar einen wichtigen Zeitabschnitt der Wiener Operettengeschichte geprägt hat, die sogenannte Silberne Operettenära von etwa 1900 bis 1920. In dieser Zeit erlebte die Theaterkunst der Operette eine Blütezeit mit zahlreichen Theaterneugründungen oder -umwandlungen zu Operettenbühnen. Zu Kálmáns bekanntesten Operetten zählen „Die Csárdásfürstin“ (uraufgeführt 1915) und „Gräfin Mariza“ (uraufgeführt 1924). 1958 wurde Kálmáns Leben sehr frei unter dem Titel „Der Czárdáskönig“ verfilmt - ein Musikfilm, der den älteren Lesern vielleicht noch in Erinnerung ist.

Emmerich Kálmáns Künstlerkollege Franz Léhar (1870-1948) war ebenfalls ungarischer Herkunft. Zu seinen bekanntesten Werken gehören „Die lustige Witwe“ (1905), „Der Graf von Luxemburg“ (1909), der „Der Zarewitsch“ (1927) sowie „Das Land des Lächelns“ (1929).

Neben Kálmán und Lehár war es Paul Lincke (1866-1946), der dem sogenannten Rodenhofer „Operettenviertel“ seinen Namen lieh. Der Berliner war Theaterkapellmeister, Musikverleger und Komponist und einer der führenden Berliner Operettenkünstler seiner Zeit. Zu seinen Werken zählen „Frau Luna“ (1899), „Im Reich des Indra“ (1899) und „Lysistrata“ (1902). Eines seiner bekanntesten Stücke ist das Lied „Das ist die Berliner Luft“ aus dem Jahr 1904.

Ein kleiner Teil der Rodenhofer Flur-, Orts- und Straßennamen ist nicht so leicht nachzuvollziehen wie die nach saarländischen oder rheinland-pfälzischen Orten benannten Straßen oder jene des „Operettenviertels“ - so der Name „Rodenhof“ selbst, der „Sittersweg“ oder die „Lützelbachstraße“.

„Rodenhof“ bezieht sich auf einen Ort, an dem man Wald rodete, um Felder anzulegen oder Siedlungen zu errichten. Mit „Sitters- oder Seitersflure“ wurden Waldstücke bezeichnet, die man nicht weiter nutzte und sich selbst überließ.⁷³ Der Sittersweg ist demzufolge „benannt nach ‚in der Sitters‘, einem jungen Wald mit Buchen, Eichen und Kiefern. Laut Flurbuch von 1763 in der Flur 27, Gemarkung Malstatt-Burbach.“⁷⁴ Und „Lützel“ war ein altes Wort für „klein“ und „wenig“.⁷⁵ Den so benannten Bach

73 Vgl. hierzu G. BAUER, Die Flurnamen der Stadt Saarbrücken (Bonn 1957), S. 40f. u. 115f.

74 (EWBG 1993) o. S..

75 (BAUER 1957), S. 89.

kann man heute nicht mehr sehen; Hildegard Götte beschreibt ihn jedoch 1977 in ihrer lesenswerten Abhandlung über den Rodenhof, die als Festschrift zur Rodenhofschule erschienen ist. Darin heißt es: „Der Lützelbach entsprang an der Ecke Neunkircher/Heinrich-Koehl-Straße. Er floss, einer kleinen Senke folgend, nach Süden, am heutigen Hochhaus in der Heinrich-Koehl-Straße vorbei, unter der Brücke am Eisenbahnheizwerk hindurch, durch den Lützelbachtunnel, an der späteren Hauptpost vorbei und mündete mit dem Fischbach am alten Hafen in die Saar. Später wurde er verrohrt.“⁷⁶

Namen, bei denen man sich in die Landschaften schauriger Märchen versetzt fühlt, sind „An der Schlucht“ und „Wolfshumes“; auch wenn von der kleinen Schlucht heute gar nichts mehr zu erahnen ist und am Wolfshumes - „Humes“ meint eine kleine, feuchte Schlucht oder ein sumpfiges Gebiet - wohl schon seit Jahrhunderten kein Wolf mehr geheult hat.⁷⁷

Die „Grülingstraße“ war einst eine alte Römerstraße in Richtung Tholey, die möglicherweise den dortigen „vicus“ (Siedlung) mit der römischen Ansiedlung in Saarbrücken verband. „Ihren neuen Namen Grülingstraße verdankt sie [...] dem ‚Dreilingsbaum‘, einem uralten Mal- oder Bannbaum, der das Grenzmal zwischen der Grafschaft Saarbrücken und der Herrschaft Ottweiler darstellte. Er war eine mächtige, dreistämmige Eiche, die daher zunächst ‚Dreilingsbaum‘, später ‚Drillings-, Dreilings-, Grühlings-, Grüchtlings-‘ und schließlich ‚Grülingsbaum‘ genannt wurde. Seit 1730 trägt die an ihm vorbeiführende [Straße] den Namen ‚Grülingstraße‘. Als die [...] Eiche einging, setzt man an die selbe Stelle einen neuen Baum. Dieser steht noch heute [1975] als Naturdenkmal an der Grülingstraße neben der Ausfahrt Hühnerfeld-Bildstock gegenüber der Berghalde.“⁷⁸ Einer anderen Deutung zufolge soll ‚Grüling‘ ein Waldgebiet bezeichnen; die Grülingstraße ist also die Straße durch den Grüling genannten Wald.“⁷⁹

76 (GÖTTE 1977), S. 62.

77 (BAUER 1957), S. 100.

78 Heimat- und Verkehrsverein Friedrichsthal-Bildstock und Maybach (Hrsg.), Friedrichsthal, Bildstock und Maybach, Bilder und Dokumente zur Geschichte der Stadt (Friedrichsthal-Bildstock 1975), S. 28f..

79 (GÖTTE 1977), S. 62.



Abb. 80: Blick in die „Schlucht“. Dort, wo sich die beiden Fußgänger befinden, verläuft heute die Jägersfreuder Straße. Im Hintergrund ist die Ziegelfabrik zu sehen, die der Ziegelstraße ihren Namen gab. Ganz oben rechts ist der historische Rodenhof zu erkennen (vor 1930).



SPURENSUCHE 12

Das Viertel öffnet sich

Zum Rodenhof gab es für Autos nur drei Zufahrten: über den Sittersweg, durch den Lützelbachtunnel oder über die alte Johannisbrücke, die später durch die neue Johannisbrücke ersetzt wurde. Das Viertel war eine Wohnstadt, die zwar immer mehr Geschäfte, Arztpraxen, Läden, Büros und Dienstleister bekommen sollte, aber dennoch etwas ganz Eigenes darstellte. Rainer Petto erinnert sich in den beiden Kapiteln seines Buches über seine Kindheit in den 1950er Jahren unter den Überschriften „Klare Grenzen“ und „Jenseits des Tunnels“ daran:



Klare Grenzen

„Wenn die Sonne schien, und der ‚Der Spanier‘ genannte Spanier hatte einen Teil seines Obstes und Gemüses aus dem engen Lädchen raus aufs Trottoir gestellt, und die Hausfrauen gingen mit ihren kleinen Kindern an der Hand in der Heinrich-Koehl-Straße das Mittagessen einkaufen, und der Pastor hatte gerade wieder einen Anlaß gefunden, ein paar der fünf Glocken von St. Albert zu läuten⁸⁰, dann sah es auf dem Rodenhof aus wie auf einem Dorf.

Abb. 81: Annonce des „Spaniers“

Aber während damals in den richtigen Dörfern Misthaufen vor den Häusern noch nicht die Ausnahme waren, wurde auf dem Rodenhof nichts produziert, nicht einmal Mist. Es gab hier auch keine Industrieanlage, kaum einen Handwerksbetrieb, es wurde nur gewohnt. Auch daß man Leute wie vom Lande, am Feierabend vor der Tür gesessen und den vorüberfahrenden Autos nachgeschaut hätte, wäre unstatthaft gewesen; erwachsene Personen durften sich in ihrem Vorgarten nur zum Zweck der Gartenarbeit aufhalten.

Nur einen gab es, der ließ es sich nicht nehmen, auf der Bank vor seinem Haus zu sitzen. Das war der Milhhändler Barth. An der verkehrsreichsten Kreuzung des Viertels, zur Linken seinen Laden, zur Rechten über der Straße die Kirche, vor sich das Gasthaus Schönel, wartete er, glatzköpfig, die Hände vorm mächtigen Bauch, auf Kundschaft. Er führte nichts als Eier, Butter, Milch, Käse. Erst sein Sohn - nicht der, der sonntags während der Elf-Uhr-Messe bei offenem Fenster Trompete übte, sondern der andere - machte ein Lebensmittelgeschäft daraus, dann eine chemische Reinigung.

In der Heinrich-Koehl-Straße konnte man fast alles kaufen. Neben dem Schönel war Büglers Lebensmittelladen; profiliert durch den Verkäufer Dieter, der die Hausfrauen mit frechen Sprüchen zum Lachen brachte, wie: ‚Ist’s für den Besuch, oder soll ich die Wurst etwas dicker schneiden?‘ Daneben die Bäckerei Schwarz, geleitet von zwei unfreundlichen alten Fräuleins. Nachdem sie mir einmal, obwohl wir täglich dort kauften, kein Brot mitgegeben hatten, weil mir zwei Francs fehlten, brachte ich sie mit dem geizigen Bäcker in Verbindung, dessen Kopf an der Schloßmauer hing. Im

80 Die Glocken läuteten zum ersten Mal am 7.3.1958.

Gegensatz zu Schwarzens nannte ich die andere Bäckerei in dieser Straße bei mir Weiß. Daß sie Schweizer hieß, ging mir nur schwer ein. Frau Schweizer war hellblond, ließ viel weiße Haut aus ärmellosen weißen Kitteln hervorschauen, verkaufte, so erschien mir, vor allem Weißbrot und war sehr freundlich.

Nach der Bäckerei Schwarz kam die Metzgerei Westphal, in der meine Mutter nicht kaufte. Auch ins sich anschließende Café Ringmann ging sie nicht. Cafés besuchte sie nur in der Stadt. Als es eines Tages hieß, bei Ringmann habe ein Gast Selbstmord begangen, indem er sich etwas in den Kaffee tat, wunderte sich niemand, so freudlos und düster war das Café. In dem Pavillon an der Ecke zur Kalkoffenstraße wurden Süßigkeiten verkauft; der Sohn der Inhaberin war Arno, den jeder kannte, weil er dünn und lang war, aber nicht älter werden wollte. Nun müßte ich auf die andere Straßenseite überwechseln, aber ich kann wirklich nicht alles aufzählen. Erwähnen will ich auf jeden Fall noch den Uhrmacher Völke an der Ecke zu dem Teil der Jägersfreuderstraße, der heute St. Albert-Straße heißt.



Abb. 82:

Annonce des Uhrmachers Völke

Immer wenn man vorbeiging, sah man ihn an seiner Werkbank hinterm Fenster sitzen, das Vergrößerungsglas ins Auge gepetzt, er kriegte das Auge auch ohne Glas nicht mehr richtig auf. Manchmal klopfte er an die Scheibe, winkte mich herein und schickte mich zum Bügler gegenüber, etwas für ihn einkaufen. Das restliche Geld durfte ich behalten. In seiner Herrenweste, mit seinem Mittelscheitel im anliegenden grauen Haar sah er aus wie aus einer anderen Zeit. Er klagte auch viel über die billigen modernen Uhren, außerdem erzählte er mir, wir hätten den Krieg nicht verloren, wenn die Italiener nicht die Schuhe in die Hand genommen hätten.

Ich fürchte, was ich erzähle, klingt arg nach Idylle. Im Grunde will ich nur sagen: Der Rodenhof hatte eine relativ intakte Infrastruktur. Nur wegen Kleidern, Schuhen, Stoffen, zum Arzt oder ‚auf die Schnerr‘ ging meine Mutter in die Stadt, mein Vater wegen dem Geld. Er wollte nicht, daß die Rodenhofer Sparkassenangestellten ihm in die Karten schauten.

Für uns Kinder hatte der Stadtteil seine fest umrissenen Grenzen. Außerhalb unserer Straße spielten wir gern in den Ginsterfeldern oberhalb der Sandgrube, im Hohlweg, wo der Geiße-Pitt nicht nur seine Tiere, sondern auch einen kaputten DKW unterm Dach seiner Hütte beherbergte; und in dem verwilderten Gelände rund um das einsam stehende Haus des Schneiders Fleck. Äußerste Grenze hier im Osten war der Güterbahnhof. [...]

Ein Grenzposten im Nordosten war die Wirtschaft ‚Zum historischen Rodenhof‘, damals unregelmäßig geöffnet, wenig besucht, finster unter Bäumen gelegen. In der Schule lernten wir, daß hier die ersten Siedler Bäume gerodet und einen Hof angelegt hatten, und daß sie sich gegen Wölfe verteidigen mußten. Das machte mir diesen Ort unheimlich.

Im Norden gingen wir bis zu den Sportplätzen, aber die Grülingstraße sollten wir wegen des Verkehrs nicht überschreiten. Gunther und ich taten es einmal doch. Jenseits der Straße stießen wir im Wald auf einen Dressurplatz. Wir sahen Schäferhunde, die Männer in Zottelmänteln ansprangen, und flohen voll Angst.

Manchmal spielten wir in den Anlagen am Ludwigsberg, in denen hölzerne Indianerzelte aufgestellt waren, die die Kinder zum Pipimachen benutzten. Die Grenze zum Süden bildeten der Hauptbahnhof und die Gleise.⁸¹

Jenseits des Tunnels

„Wollte man hinunter nach St. Johann oder Alt-Saarbrücken, dann hieß es: ‚Wir gehen in die Stadt‘. Sie zeigte den braven Rodenhofern zwar, solange die Sicht noch nicht verbaut war, scheinheilig ihre Kirchtürme, konnte aber, wenn man sich hineinbegab, ihren zwielichtigen Charakter nicht verbergen.

Wenn man vom Ende der Heinrich-Koehl-Straße aus, dort, wo heute die Camus-Hochhäuser stehen, durch eine Zone von Schrebergärten hindurchgegangen war, kam man zu einem schmutzigen hohen Schornstein, überquerte eine Eisenbahnbrücke, möglichst ohne sich von einem passierenden Zug in eine Rauchwolke einhüllen zu lassen, hatte ein Stück weit die schmutzige Rückseite des Hauptbahnhofs zur Linken und mußte dann durch den (wir sagten: ‚das‘ und betonten auf der letzten Silbe) Lützelbachtunnel unter dem Bahndamm hindurch.

Wasser tropfte von den Wänden, es roch immer nach Urin, die Strecke war aber zu lang, als daß man die ganze Zeit über hätte die Luft anhalten können. Kalter Wind blies einem entgegen, die Beleuchtung war schummerig, das Echo der eiligen Schritte kam hart zurück.

81 (PETTO 1985), S. 33ff.

Hatte man das Ende der Röhre erreicht, blendete einen das Tageslicht und man war in der Stadt. Noch im erweiterten Ausgang des Tunnels stand ein Kiosk, wo es Limonade und Dauerbrezel gab. Rechts erstreckte sich die lange Seitenfront der Hauptpost, in der Ferne sah man die kolorierten Filmplakate am Gloria-Palast.

Aber wir hielten uns links. Auf der anderen Straßenseite verwilderte ein Grundstück, in ein paar abbruchreifen Häusern wohnten arme Leute. Wir kamen zum Bahnhofseingang mit den beiden gedrungenen Türmen, überquerten die Straße in Richtung ‚Holzkopp‘, wo es billiges Essen gab und Rostwurst mit Weck zum Mitnehmen, überquerten dann auch die Reichsstraße hin zum ‚1,2,3‘, das ebenfalls nicht gerade ein gutbürgerliches Lokal war, gingen hinunter aufs trostlose und doch stadtbeste Hotel Excelsior zu, rechts auf der Verkehrsinsel stand der Straßenpavillon mit der Personenwaage drin, der großen Uhr drauf und den Toilettenanlagen untendrunter, wir bogen nach links in die Bahnhofstraße ein und mußten uns nun bald entscheiden, ob wir über die Saar wollten oder nicht. [...] Auf dem Heimweg nahmen wir den Bus. [...] Der dunkle Lützelbachtunnel hatte, am Beginn des Stadtbesuchs, einen Vorge-schmack von der Gefährlichkeit des Lebens gegeben.⁸²



Abb. 83: Eingang zum Lützelbachtunnel rechts von der Hauptpost (ca. 1955).

82 (PETTO 1985), S. 36-39.



Abb. 84: Die „Angströhre“ - Lützelbachtunnel 2013

Von der Usenerstraße gab es, quasi Luftlinie, eine Verbindung zur Lützelbachstraße und somit zum Lützelbachtunnel über den sogenannten „Zick-Zack-Weg“ und die daran anschließende kleine Brücke über die Bahn, die seit 1992 wegen Baufälligkeit gesperrt ist.



Abb. 85: „Zick-Zack“-Weg 2012, 20 Jahre nach der Schließung.

Ein anderer Fußweg vom Rodenhof in die Stadt führte durch den Osttunnel. Offiziell war dieser Durchgang nur für Bahnbedienstete, auch wenn mancher Roderhofer ihn gerne benutzte.

Im Mai 1954 wurde das „Eingangstor“ zum Rodenhof, die Straßensituation am heutigen Ludwigskreisel, geschaffen. „Unser Reporter stellte gestern Morgen gegen 9.30 Uhr fest“, schrieb die Saarbrücker Zeitung am 22.5.1954, „daß an der Straßenunterführung Trierer Straße mit Bauarbeiten begonnen wurde. Wie er hierzu erfährt, soll nun endlich die von den Saarbrückern und vor allem den sportbegeisterten Besuchern des Ludwigsparkstadions seit langem ersehnte Verbreiterung dieses engen Verkehrsschlauches vorgenommen werden. Wie wir weiter erfahren, werden im Augenblick die Bohrarbeiten zur Baugrunduntersuchung durchgeführt. Man beabsichtigt, das geplante Bauwerk großzügig nach den modernsten Gesichtspunkten und im Rahmen der neuen städtischen Straßenplanung zu gestalten. Mögen die verantwortlichen Stellen Mittel finden, um diese Planung umzusetzen.“⁸³

Wie sah es in diesem Teil von Malstatt vor dem Krieg aus, wie danach und was wurde 1954 verändert?



Abb. 86: Situation vor dem Zweiten Weltkrieg

83 Saarbrücker Zeitung vom 22.5.1954.



Abb. 87: Blick vom Sittersweg in Richtung Lebacher Straße; Postkarte mit Stempel von 1902



Abb. 88:
Blick in Richtung Lebacher Straße;
Postkarte aus der Zeit um 1900



Abb. 89:
Gasthaus Jacob Busch, Ecke
Lebacher Straße/Ludwigsstraße;
Postkarte mit Stempel von 1910



Abb. 90: Gasthaus zum Ludwigsberg, Ecke Sittersweg/Straße „Am Ludwigsberg“; 1912



Abb. 91 u. 92:
Situation vor dem Umbau
des Ludwigskreisel



Abb. 93: Alte Unterführung von der Trierer Straße in Richtung Rußhütte



Abb. 94: Umbaumaßnahmen 1954



Abb. 95: Der fertige Umbau



Abb. 96: Im Umbau. Blick in Richtung Trierer Straße



Abb. 97: Bauarbeiten am Ludwigskreisel 1957



Abb. 98: Der umgestaltete Ludwigskreisel um 1960

Noch einmal sollten die Rodenhofer Bürger an die Schrecken der Bomberangriffe im Zweiten Weltkrieg erinnert werden, als am Montag, den 10. Dezember 1956, ein führerloser Düsenjet der kanadischen Luftwaffe in die Schwingstraße stürzte.



Abb. 99: Düsenjet Sabre F-86 (hier mit US-amerikanischen Abzeichen)

Am Tag darauf berichtete die Saarbrücker Zeitung unter der Überschrift „Schweres Flugzeugunglück in Saarbrücken. Düsenjäger machte 22 Familien obdachlos. Vier Häuser schwer beschädigt - wie durch ein Wunder keine Menschenopfer“:

„Zweiundzwanzig Saarbrücker Familien blieben wie durch ein Wunder gestern Nachmittag von schwerem Leid verschont. Über dem Stadtteil Malstatt stürzte um 14.10 Uhr ein kanadisches Flugzeug vom Typ Sabre F-86 ab und raste in die Häuser Nr. 4, 11, 13 und 15 der Schwingstraße auf dem Rodenhof. Es riß dabei das Dach des Hauses Nr. 4 teilweise ab, streifte das Haus Nr. 13, durchstieß mit dem Motor dieses Gebäude und explodierte im nächsten. Die drei Häuser fingen sofort Feuer, da das Benzin des Flugzeuges in Brand geriet. Der Pilot konnte sich durch Fallschirmabspaltung retten. Glücklicherweise befanden sich die Bewohner der Bauten, soweit sie zu Hause waren, ausnahmslos in den hinteren Gebäudeteilen, in den Küchen, wo sie meist gerade das Mittagessen beendet hatten. Nur diesem Umstand ist es zu verdanken, daß niemand verletzt wurde. - Für jeden, der die Unfallstelle kurz nach dem Absturz sah, schien das fast unglaublich, da vor allem das Haus Nr. 13, in dem allein sieben Familien wohnten, vorne ganz aufgerissen ist und das Flugzeug völlig darin verschwand.

Feuerwehr, Polizei und Rotes Kreuz waren wenige Minuten nach dem Unfall zur Stelle und halfen den Familien bei den Rettungsarbeiten. Aus den brennenden Räumen des Hauses 13 konnte so gut wie nichts mitgenommen werden, während aus den hinteren Ausgängen die Bewohner sich selbst und einige Habseligkeiten retten konnten. [...] Der Alarmzug der Feuerwehr unter Leitung von Branddirektor Rachfahl und Oberbrandmeister Kessler beschränkte das Feuer mit drei Motorspritzen schnell auf seinen Herd, so daß, von den Häusern Nr. 11 und 15 nur jeweils etwa die Hälfte ausbrannte bzw. zerstört wurde, während das dazwischenliegende Gebäude weitgehend zertrümmert wurde.



Abb. 100: Beschädigtes Haus Schweringstraße 11 bis 13

Eine Stunde nach dem Unfall brachte ein Polizeikommando aus Dudweiler den Piloten bei, der sich in letzter Sekunde aus dem Flugzeug durch Fallschirmabsprung retten konnte. Auf Dudweiler Gelände, in unmittelbarer Nähe der im Bau befindlichen St. Barbara-Kirche, ging er nieder, wo der Schüler Gerhard Rau sich sofort seiner annahm und ihn zur Polizeiwache brachte.

Der 24jährige kanadische Leutnant George Shorey, aus Vancouver, befand sich mit seiner Sabre F-86 auf einem Übungsflug vom Flugplatz Gross Tenchen (bei St. Avold) aus, als plötzlich in 7000 Fuß Höhe (etwa 2500 m) der Motor aussetzte; alle Versuche, den Motor wieder flott zu machen, gelangen ihm nicht; die Funkanlage versagte ebenfalls. Nachdem das Flugzeug schon an Höhe verlor, sprang er ab. Er hatte keine Ahnung, daß er sich über der Stadt Saarbrücken befand. Die Bestürzung des Fliegers legte sich allmählich, als er erfuhr, daß kein Menschenleben zu beklagen ist.

Später trafen kanadische Offiziere ein, die sich vom Polizeioberst Zeiger und Polizeirat Schneider, der den Einsatz der Polizei leitete, Aufklärung über die Auswirkung des Unfalls geben ließen. Die Offiziere ließen den obdachlos gewordenen Familien ihre Anteilnahme übermitteln. Der größte Teil der Bewohner faßte sich schnell, einige Frauen, die noch ganz unter dem Eindruck des Schocks standen, weinten, zwei alte Damen fragten, wo sie nun wohl untergebracht würden?

Ministerpräsident Dr. Ney, die Minister Schuster und Conrad, Staatskommissar Schwertner, Landtagspräsident Dr. Schneider und Beigeordneter Ecken, die kurz nach dem Unfall eintrafen und sich sehr lange dort aufhielten, gaben sofort Anweisung zu Hilfsmaßnahmen. Man erlebte sozusagen eine improvisierte Kabinettsitzung, die den Beschluß faßte, die Häuser sofort wieder aufzubauen. Staatskommissar Schwertner teilte den Betroffenen mit, daß schon heute früh die Regierung den Wiederaufbau starte. Die Häuser gehören der Eisenbahner-Baugenossenschaft; die Bewohner sind alle Eisenbahner. Die Regierung wird mit den Wiederaufbaukosten in Vorlage treten; die Unkosten selbst wird Kanada zahlen müssen. Die Stadt Saarbrücken hat es übernommen, die Familien unterzubringen, notfalls vorläufig in Hotels. Der Brand schwelte innen noch viele Stunden weiter, da an die glühenden Flugzeugteile schwer heranzukommen war. [...]

Polizei und Feuerwehr gebührt ganz besondere Anerkennung für den wirklich vorbildlichen Einsatz, und den Anwohnern für die ausgezeichnete Disziplin und die Hilfsbereitschaft ihren Anwohnern gegenüber.

Tausende von Saarbrückern versuchten vom Sittersweg aus, die Rettungsaktionen zu verfolgen. Wegen Einsturzgefahr mußte die Schwingstraße, in der Teile des Flugzeuges und Trümmer der Häuser weit verstreut lagen, für den Verkehr gesperrt werden.

Der Unfall, der, das kann man nicht oft genug betonen, nur in Folge einer wunderbaren Fügung keine Menschenopfer zu verzeichnen hatte, muß erneut die Forderung zur Folge haben, daß es Militärflugzeugen grundsätzlich verboten werden soll, Städte zu überfliegen. In diesem Falle liegt zwar die Aussage des Piloten vor, daß er infolge Ausfalls der Turbine und aller Funk- und Ortungsgeräte nicht wußte, wo er sich im Augenblick des Unfalles befand, doch kann das Verbot des Überfliegens, vor allem großer Städte, nicht nachdrücklich genug gefordert werden. [...] Nach Rückkehr von der Absturzstelle des Düsenflugzeuges rief Ministerpräsident Dr. Ney gestern Nachmittag noch eine Kabinettsitzung ein, um die Maßnahmen der Regierung zur ersten Linderung der Notlage der 22 obdachlos gewordenen Familien zu treffen.

Der Ministerrat beschloß, sämtlichen Angehörigen dieser Familien sofort eine Zuwendung von 50 000 Franken für Erwachsene und 30 000 Franken für Kinder unter 14 Jahren zu geben und außerdem die Mittel bereitzustellen, die zur Behebung des verursachten Sachschadens erforderlich sind.⁸⁴

Auch Harald E. Seibert, ein „alter“ Rodenhofer, hat die Aufregung über den Absturz noch gut in Erinnerung: „[...] ,meine Mutter und ich waren gerade mit dem Mittagessen in der Wohnküche fertig und wollten in Richtung Wohnzimmer gehen, da gab es einen furchtbaren Knall. Vor dem Wohnzimmerfenster sahen wir nur noch Flammen. Doch plötzlich war es auch wieder still. Die Menschen, noch vom Krieg her sensibilisiert, rannten aus den Wohnungen und Häusern und schrieten vor Angst. Manche hatte nur ein paar Habseligkeiten in der Hand und wollten flüchten. Als wir aus unserer Haustür kamen stellten wir fest, dass es in dem Wohnhaus uns gegenüber brannte. Überall auf der Straße lagen Glassplitter von den zerborstenen Fensterscheiben und Trümmerteile von Mauern und einige undefinierbare Dinge. Nach einiger Zeit kam die Feuerwehr und brachte den Brand unter Kontrolle. Was war passiert? Ein Düsenjäger der kanadischen Luftwaffe, [...], war in das Haus gegenüber abgestürzt. Die Treibstofftanks explodierten beim diesem Aufprall. Aber wir erlebten auch ein großes Wunder. Es war kein Mensch zu Schaden gekommen. [...] Ein Wunder für unsere Straße, ein Wunder für Saarbrücken. Man hatte uns damals nämlich erklärt, dass ein Absturz auch in den Hauptbahnhof möglich gewesen wäre. Nach der Feuerwehr kamen auch kanadische Soldaten, die die Aufräumarbeiten begleiteten und bewachten. Deren Anwesenheit war für uns Kinder recht abenteuerlich, ja sogar etwas unheimlich, denn nachts hatten diese Soldaten ein Lagerfeuer mitten auf der Straße entzündet. Eine Nachbarin hatte auch schon schnell wieder ihren Humor gefunden und stellte in ihr zerstörtes, zur Straßenseite hin offenes Wohnzimmer, ein Schild mit der Aufschrift: ‚Landeplatz für Düsenjäger‘. Bald jedoch war der Spuk zu Ende. Das Nachbarhaus wurde wieder instand gesetzt. Das Leben ging wieder seinen gewohnten Gang.“⁸⁵

Auf dem Rodenhof der 1950er Jahre, wie in anderen Stadtteilen auch, brannten noch Gaslaternen; auf manchen alten Bildern sind sie noch zu erkennen. Und so fragt Harald E. Seibert zu Recht in seinen Rodenhofer-Erinnerungen: „Wer kennt noch die Straßenbeleuchtungen der Fünfziger Jahre? Damals gab es die berühmten Gaslaternen. Diese Laternen standen in gewissen Abständen an den Straßenrändern. Der Lampenschirm bestand aus einem Glasbehälter, anstelle von Glühbirnen gab es damals meist vier Leuchtkörper. Diese Leuchtkörper bestanden aus einem runden daumnagelgroßen Keramikfuß auf dem sich eine Halbkugel aus einer Keramikfaser hervor wölbte. Diese Halbkugel spendete das Licht. Wir nannten diese Leuchtkörper Gasstrümpfchen, weil das Gewebe so aussah wie kleine feine Strümpfe. Jeden Abend, bei Einbruch der Dunkelheit, kamen die Laternenanzünder in die Straßen.

84 Saarbrücker Zeitung vom 11. Dezember 1956.

85 (SEIBERT 2012), S. 42f..

Diese Männer trugen eine lange Stange an deren Ende sich ein Haken befand. Mit dieser Stange und dem Haken zog dann der Mann an einer Kette. Durch diesen Vorgang wurde der Zündvorgang ausgelöst und die Lampen brannten.⁸⁶



Abb. 101: Rodenhofer Haus mit Gaslaterne auf dem Bürgersteig der Ziegelstraße

Übrigens waren die Häuser Nr. 39 bis 53 in der Jägersfreuder Straße um 1960 alle in Besitz von Feuerwehrleuten und dieser Abschnitt der Jägersfreuder Straße trug deshalb im Volksmund die Bezeichnung „Feuerwehrviertel“. An einem der Häuser - schräg gegenüber dem Restaurant „IL GIARDINO“ - ist auch heute noch Sankt Florian an der Hauswand zu sehen.⁸⁷

Unter den Rodenhofern, die sich schon in den 1950er und 1960er Jahren für ihr Viertel sehr engagieren, ist vor allem der Realschuldirektor und langjährige Vorsitzende des CDU-Ortsverbands Wilhelm Pack (1902-1988) hervorzuheben.⁸⁸ In der Referendumszeit hat sich Pack „mit Tatkraft und Umsicht“ für die Rückgliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland stark gemacht. „Wesentlich [war] es ihm zu verdanken, daß sich die politische Befriedung nicht nur im Stadtteil Rodenhof rasch vollzog. [1975 hat er] eine Dokumentation veröffentlicht, in der er die politische Entwicklung auf dem Rodenhof darstellte [...]. In der katholischen Pfarrgemeinde St. Albert [...] rief er die ‚Entwicklungshilfe St. Albert‘ ins Leben. [...] Mit großem Erfolg hat Pack in zahlreichen Eingaben an Behörden die Interessen des Stadtteils Rodenhof und seiner Bewohner vertreten. 1968 wurde ihm das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse und 1979 die Verdienstmedaille des Bistums Trier verliehen.“⁸⁹

„Am 1. Oktober 1958 eröffnete in der Heinrich-Koehl-Straße 1 das erste Zweigpostamt auf dem Rodenhof,“ hat der Rodenhofer Karlheinz David recherchiert. „Dass eine solche Einrichtung geschaffen wurde, war u. a. ein Verdienst des Ortsvorstehers des CDU-Ortsverbands Rodenhof Wilhelm Pack, der sich unermüdlich dafür eingesetzt hat. [...] An ihrer Stelle sollte am 18.9.2003 in der Friedrichsthaler Straße 2 im Schreibwaren- und Zeitschriftenladen von Bettina Rohlinger eine Postagentur

86 (SEIBERT 2012), S. 46.

87 Dieser Hinweis stammt aus der Recherche der Rodenhofer Familie Mildenerger.

88 Zu Packs Verdiensten siehe auch PACK (Hrsg.), 20 Jahre erfolgreich für die Bürger des Rodenhofs (Saarbrücken 1975).

89 Saarbrücker Zeitung vom 7. Juni 1982 zum 80. Geburtstag von Wilhelm Pack.

eröffnen. [...] Weil die Agenturhalterin entgegen der amtlichen Ankündigung mit ihrem Schreibwarengeschäft von der Friedrichsthaler Straße 2 in das ehemalige Postgebäude umzog, fand die Eröffnung der Postagentur am 18.9.2003 dort statt. Mit dieser Änderung verschwand das gelbe Aushängeschild ‚Post‘. Es wurde durch ein Schild mit dem Posthorn und Postbanklogo für Postagenturen ersetzt. [...]

Kurz nach ihrer Eröffnung wurde in die Postagentur eingebrochen und unter Wafengewalt Geld geraubt. Der Räuber, der u. a. einen Zigarettenstummel als Spur hinterließ, stellte sich kurze Zeit später der Polizei. [...] Die Postagentur in der Heinrich-Koehl-Straße schloss Ende September 2005 infolge Geschäftsaufgabe von Bettina Rohlinger. An ihrer Stelle eröffnete am 1.10.2005 im Toto-, Schreib- und Rauchwarenladen von Roland Braun im Sittersweg 91 eine neue Postagentur.“⁹⁰

„Die evangelischen Christen des Rodenhofs, die lange Jahre den weiten Weg zur Rußhütter Kirche zurücklegen mussten, wenn sie an einem Gottesdienst teilnehmen wollten, trennten sich am 1.7.1962 von der Muttergemeinde Malstatt und gründeten die eigenständige Kirchengemeinde Rodenhof“, erinnert sich Karlheinz David. „Der Sonntagsgruß, das Evangelische Wochenblatt an der Saar, schrieb damals: ‚Die Änderung wurde notwendig, nachdem die Bevölkerung des Stadtteils Rodenhof durch die Errichtung neuer Wohnblocks in den letzten Jahren sprunghaft zugenommen hatte‘.

Bereits 1931 hatte Pfarrer Bleek von der Muttergemeinde Malstatt ein Gelände nahe dem Edenplatz erworben, auf dem einmal eine evangelische Kirche stehen sollte. Da zunächst nicht genügend Geld vorhanden war, um einen Kirchbau anzugehen, wurde 1958 der Kirchbauverein gegründet, der das Bauvorhaben finanziell unterstützen sollte. Zwischenzeitlich hatte dieser Verein über 650 Mitglieder. Das Saarbrücker Architektenbüro Dietz-Grothe gewann eine Wettbewerbsausschreibung über die Gestaltung des Bauvorhabens. Vorgesehen waren eine Kirche mit 420 Sitzplätzen, ein Kirchturm mit Räumen für Jugendgruppen, ein Gemeindehaus mit Saal, Bühne und Teeküche im Obergeschoss sowie Jugendheim und Bastelstube im Untergeschoss, ein Kindergarten, eine Schwesternstation sowie eine Küsterwohnung. Entsprechend den vorhandenen finanziellen Mitteln wurde schrittweise vorgegangen.

Begonnen wurde mit dem Bau des Evangelischen Gemeindezentrums mit der Grundsteinlegung am 7.5.1961. In einem ersten Bauabschnitt entstanden das Gemeindehaus, der Kindergarten und die Küsterwohnung. Am Pfingstsonntag 1963 feierte die inzwischen 4000 Mitglieder zählende Gemeinde die Einweihung des Gemeindehauses. In einem zweiten Bauabschnitt folgte der Bau des Gemeindesaals, der im März 1972 eingeweiht wurde. Das so entstandene Evangelische Gemeindezentrum erhielt den Namen Dietrich Bonhoeffer Haus zu Ehren des bekannten evangelischen Theologen, der während der Zeit des

90 Manuskript von Karlheinz David (unveröffentlicht).

Nationalsozialismus ermordet worden war. Das ursprünglich geplante Bauvorhaben mit Kirche und Kirchturm konnte aufgrund der Bodenbeschaffenheit und nicht ausreichend vorhandener finanzieller Mittel nicht verwirklicht werden, was aus heutiger Sicht (2014) betrachtet, ein glücklicher Umstand ist. Die Gemeinde zählt heute wegen sinkender Bevölkerungszahlen auf dem Rodenhof und Kirchaustritten nur noch 1700 Mitglieder. Auf Grund dieser Entwicklung wäre sie heute nicht in der Lage, die Kosten für einen so großen Komplex, wie er vorgesehen war, zu tragen.“⁹¹

„Ich war gegen die Evangelischen“, erinnert sich Rainer Petto mit einem Augenzwinkern an seine Grundschulzeit, „dabei begriff ich nicht einmal den eigenen Gottesdienst. Bei den Katholiken war das, soweit es sich in lateinischer Sprache abspielte, auch nicht unbedingt vorgesehen; aber selbst bei den deutschen Kirchenliedern blieb der Sinn für mich oft im Dunkeln. Das lag nicht nur daran, daß der Küster durch beschleunigtes Orgelspiel versuchte, die singende Gemeinde auf Trab zu bringen, wodurch ein ganz verzerrter Klang entstand. Ich hatte ja mein Gebetbuch, in dem die Texte nachzulesen waren. Aber weil die Texte unter den Noten in Silbentrennung gedruckt waren und weil die musikalischen Betonungen nicht immer dem Sinn der Worte entsprachen, zerfielen in meinem Kopf Wörter in ihre Bestandteile oder setzten sich neu zusammen. So gelobte ich bei dem Lied ‚Ich will dich lieben, meine Stärke‘ nicht etwa, ich wolle Gott lieben ‚mit dem Werke und immer-wäh-ren-der Begier‘, sondern ‚immer während der Begier‘. Das ‚kom-met zu-hauf‘ in dem Lied ‚Lobe den Herren‘ verstand ich als Einladung, den Märchendichter Wilhelm Hauff zu besuchen. ‚Des Bundes Harfe‘ brachte ich mit Konrad Adenauer in Verbindung, und bei der Aufforderung: ‚zieret die Bahn‘, dachte ich ans Schmücken von Waggons. Beim Vaterunser wollte auch ich unseren Schuldi gern vergeben, ich wußte bloß nicht, wer diese Schuldi waren.

Pastor Massing war kein junger, aber ein moderner Geistlicher. Er hatte den Rodenhofern einen Kirchenbau hinstellen lassen, der als architektonische Pionierleistung galt, immer wieder kamen Leute, die das Bauwerk fotografierten. Meine Eltern sprachen ironisch von der ‚Spinne‘ oder dem ‚Seelengasometer‘. Innen herrschte nicht das traditionelle römisch-katholische Zwielflicht, sondern Helligkeit. Lange vor dem zweiten vatikanischen Konzil, von dem dies in allen katholischen Kirchen eingeführt wurde, war der Altar so aufgestellt, daß der Priester der Gemeinde das Gesicht zu wandte. Das Gebäude hatte auch keine Seitenschiffe oder dicken Pfeiler, hinter denen man sich verbergen konnte, und beim Opfergang gab es keinen Klingelbeutel, den man hätte weiterreichen können, ohne etwas hinein zu tun, sondern der Gottesdienst war für mich zum großen Teil eine sportliche Veranstaltung, bei der es auf die Beherrschung der Übungen Stehen, Sitzen, Knien ankam. Pastor Massing hielt sehr auf die Einhaltung der Rituale, und gemeinsam mit der Pfarrhelferin Fräulein

91 Manuskript von Karlheinz David (unveröffentlicht).

Quirin trimmte er uns im Kommuniionsunterricht tüchtig. So sehr stand für uns das Äußerliche im Vordergrund, daß, als dann bei der Feier der ersten Kommunion ein älteres Kind hustete, die jüngeren das für eine religiöse Handlung hielten und ihm nachhusteten. Daß wir die fortschrittlichste Gemeinde von ganz Saarbrücken waren, zeigte sich am deutlichsten an Fronleichnam. Bei unserer Prozession passierte es nicht, daß der Gesang durchhing und die hinten etwas ganz anderes sangen als die vorne. Denn Pastor Massing hatte die Gesänge der Frühmesse auf Band aufnehmen lassen, und die wurden nun kraftvoll über den Lautsprecher eines VW-Transporters, der die Prozession begleitete, abgespielt.



Abb. 102: Pastor Massings „Prozessionsmobil“ im Einsatz

Anderthalb Stunden lang ging es langsamen Schrittes durch die Straßen, vom ersten bis zum vierten Altar, meist herrschte große Hitze an diesem Junitag, der Pastor schritt mit der Monstranz unter einem Baldachin. Die Prozession, die vor der Kirche begonnen hatte, endete im Kirchenraum, und es schloß sich unmittelbar ein Gottesdienst an. Die Fahnenträger aus der katholischen Jugend stellten sich am Rund der schmalen Säulen auf, die den Altarbereich umgaben. Auch Mädchen durften Fahnen tragen, [...].

Ein paarmal mußten sie die Fahnen, die sie ansonsten neben sich auf dem Boden stehen hatten, auch ausstrecken, den Fuß der Stange auf die Hüfte gestürzt. Das dauerte jeweils mehrere Minuten, in manche Fahnenstange kam ein Zittern. Jedes Jahr fiel ein Fahnenträger in Ohnmacht. Man hörte das dumpfe Fallen des Körpers und das helle Geräusch der Fahnenstange, vielleicht noch einen Seufzer, aber bevor man das richtig wahrgenommen hatte, wurde der oder die Ohnmächtige in die Sakristei getragen und ein anderer griff die Fahne. Pastor Massing zelebrierte weiter den Gottesdienst, ohne auch nur aufzuschauen. Das Militärische an der Kirche, die Strenge, die festen Rituale, die Uniformen der Meßdiener, die Abgrenzung von den evangelischen Feinden gefielen mir sehr, ich wäre auch gern Meßdiener gewesen. Aber der Pastor fragte mich nie. Meine Eltern gehörten nicht zur Clique der katholischen Familien, die auf dem Rodenhof die Religion unter sich ausmachten. Vielleicht wußte Pastor Massing auch zu gut, daß ich viel zu viele Hemmungen hatte, um vor den Augen der Kirchenbesucher am Altar zu dienen.⁹²

Doch nicht nur kirchliche Feste gab es auf dem Rodenhof der 1950er Jahre; auch die Kirmes wurde dort einmal im Jahr gefeiert.



Abb. 103: Kirmes, um 1955; an dieser Stelle steht heute das Evangelische Gemeindezentrum.

92 (PETTO 1985), S. 62ff..

Der „alte Rodenhofer“ Harald E. Seibert schreibt in seinen Erinnerungen zur Rodenhofer „Kirb“: „Hinter dem Edenplatz an dem Weg zur Schlucht, dort wo heute die evangelische Kirche steht, befand sich früher ein großer, lehmiger Platz, der die heutige Jägersfreuder Straße einschloss und fast bis zum ‚Schönel‘, einer Gaststätte [Ecke Heinrich-Koehl-Straße/Jägersfreuder Straße] reichte. [...] Über ein paar Jahre fand dort einmal im Jahr eine kleine Kirmes statt. Sie bestand meist aus einem Autoscooter, einem Kinderkarussell und einer Bude mit Süßigkeiten. Manchmal gab es auch Ponyreiten. Diese Veranstaltung hat sich aber nicht durchgesetzt zumal die Stadtverwaltung andere Pläne mit dem Platz hatte.“⁹³



Abb. 104: Kirmesumzug, etwa Mitte der 1950er Jahre.

93 (SEIBERT 2012), S. 40.



Abb 105: Kirmesumzug, etwa Mitte der 1950er Jahre.



Abb. 106: Kirmesumzug in der Heinrich-Koehl-Straße, etwa Mitte der 1950er Jahre.

„Die große Mai-Kirmes war ursprünglich auf dem ‚Neumarkt‘ angesiedelt. Dort musste sie jedoch den Straßenplänen der Stadtverwaltung eines Tages weichen und so landete sie unter anderem auch auf dem Rodenhof und dort auf einem der Camphauer Sportplätze. Die ‚Kirb‘ war wesentlich größer als die Kirmes an der Schlucht, aber auch verruchter. Der Grund lag darin, dass im allgemeinen die Helfer einer solchen Kirmes als ‚Fahrende Leute‘ galten und einen schlechten Ruf hatten. Sie wurden schlechthin als ‚Kirweluischer‘ tituiert (kommt vom französischen Vornamen Louis, Ludwig). Den Ludwig nannte man im Dialekt ‚de Lui‘. So nannte man z. B. den Kohlenhändler Ludwig Schweig ‚De Schweich Lui‘. Diese Kirmes, auch Mai-Messe genannt, fand Ende April/Anfang Mai statt und beinhaltete für uns Kinder und Jugendliche viele interessante Angebote. So gab es damals auch eine Box-Bude. Die

dort beschäftigten Boxer forderten auch die Zuschauer zu einem Boxkampf auf. Sollte der dann teilnehmende Zuschauer den Boxkampf gewinnen, winkte ihm ein Geldpreis. Es gab viele blaue Augen und blaue Flecken. Aber diese Schaukämpfe fanden großen Anklang nicht nur bei den männlichen Zuschauern, denn einige Helden wollten sich für ihre Freundinnen und Bräute profilieren. Uns Kinder und Jugendliche zog meistens der Autoscooter an, weil dort immer die neuesten Schlagerhits gespielt wurden. Aber so eine Autoscooter-Fahrt war auch für uns nicht billig und so waren wir schnell pleite und konnten die anderen zahlreichen Angebote nicht nutzen. Waren wir in Begleitung der Eltern, gab es immer auch die obligatorische ‚Rostwurst‘. Das war zur damaligen Zeit ein Leckerbissen.“⁹⁴



Abb. 107: „Hexenaacht“-Baum auf dem Edenplatz



Abb. 108: „Torte auf vier Rädern“

„Ein beliebtes Ausflugsziel auf dem Rodenhof“, erinnert sich die Rodenhoferin Ingrid David, „war für viele Bewohner der Historische Rodenhof mit seiner Gastwirtschaft. Von dort aus war es nicht mehr weit zu der sogenannten ‚Dicken Buche‘, die etwa dort stand, wo sich heute (2014) die Brücke befindet, die die Autobahnfahrspur vom Ludwigskreisel in Richtung Dudweiler überspannt. An dieser Stelle trafen sich früher die Camphauser- und die Grülingstraße. Bänke luden in ihrem Schatten zum Verweilen ein.“ Im Jahr 1951 machte Ingrid David mit ihrer Mittelschulklasse wie viele andere Schulklassen eine Wanderung zur Dicken Buche, die zu diesem Zeitpunkt bereits ein kranker Baum war (siehe Bild 109). Kurze Zeit später verschwand der bekannte Baum wie so viele andere beim Ausbau der Camphauser Straße.

Harald E. Seibert erinnert sich: „Weit über den Rodenhof und Saarbrücken hinaus war ein ‚Denkmal‘ bekannt: die berühmte dicke Buche, ein uralter Baum im Rodenhofer Wald. Dieser Baum stand an der alten Grülingstrasse, etwa in der Höhe des Monte Schlacko vom Rodenhof, einer Bergehalde. Heute gibt es diesen Baum nicht mehr. Dort wo er stand verläuft jetzt die A 623. Die ‚dick Buch‘, so hieß der Baum im Volksmund, war auch ein Kreuzungspunkt. Von dort führte ein Weg zum Ludwigsberg, ein anderer zum Rodenhof. In der anderen Richtung führte der Weg in Richtung Camphausen oder Herrensohr. Für die Rodenhofer, die Rußhütter, die Jägersfreuder und viele andere Saarbrücker war die ‚dick Buch‘ auch ein Ausflugs- und Spaziergangsziel. Auch wir Schulkinder waren oft zu Besuch an diesem Baum.“⁹⁵

95 (SEIBERT 2012), S. 36.



Abb. 109: Eine Schulklasse der Mädchen-Mittelschule im Jahr 1951 an der „Dicken Buche“.

Doch nicht nur der Rodenhof, auch der Saarbrücker Hauptbahnhof entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg und in den 1960er Jahren rasch. Er entstand quasi neu: „1956 zeigt dann der Hauptbahnhof zumindest ein einigermaßen einheitliches äußeres Bild, obwohl sich das Gebäude außer den erhalten gebliebenen beiden Türmen aus drei provisorischen Gebäuden zusammensetzte, die zu ganz verschiedenen Zeiten errichtet worden waren“, schreibt Horst Rohrbacher in seinem Aufsatz.

„Der Bahnhof verfügte über 12 Bahnsteige [und war] die Zentrale eines engmaschig geknüpften Netzes von Eisenbahnanlagen. Umgeben von den zum Großstadtgebiet gehörenden Bahnhöfen [hatte er] eine Länge von 2,2 km und eine Breite von 300 m.“⁹⁶

Wenn auch längst nicht mehr alle Rodenhofer Eisenbahner waren, so war die Bahn doch weiterhin im Viertel präsent - zum einen durch ihre Wohnungsbaugenossenschaften, zum anderen durch ihre Einrichtungen wie den Eisenbahn-Gartenbauverein und die Eisenbahn-Gärtnerei. Der Rodenhofer Harald E. Seibert hat dies noch miterlebt: „Damals verpachtete der Eisenbahn-Gartenbauverein alle Gärten auf dem großen Eisenbahngelände. Der Name dieses Vereins hat sich mir bis heute eingepägt: ‚Großflügelrad‘. Dieser Name kam von dem Symbol der Eisenbahn, dem Flügelrad. Der Sitz des Gebäudes dieses Vereins lag hinter dem Wasserturm. Dort steht es auch heute noch, jetzt an der Kálmánstraße. Die Gartenbenutzer mussten dort ihre Pacht

bezahlen. [Die Eisenbahn-Gärtnerei lag in etwa dort, wo heute der Edeka-Markt steht, an der Kreuzung Heinrich-Koehl-Straße/Kálmán-Straße. Sie nahm ein sehr großes Gelände in Anspruch.] Dort standen viele Gewächshäuser, zahlreiche Außenbeete, ein Verkaufsraum, Hallen mit Düngemittel, Torf, halt alles was der Mensch zum Gärtnern benötigt. Meine Großeltern und Eltern kauften dort das Saatgut, Düngemittel und die Pflänzchen für die Gärten ein.“⁹⁷

96 (ROHRBACHER 2002), S. 110f..

97 (SEIBERT 2012), S. 39.

Auf dem Saarbrücker Hauptbahnhof wandelte sich unterdessen nicht nur die Bahnhofstechnik, sondern auch der Einsatz von Lokomotiven. „Anfang Dezember 1950 wurden im Gleis 16 des Hauptbahnhofs Dampf-, E- und Dieselloks vorgeführt. [...] Der ‚Dampfänglerdienst‘ im Saarbrücker Hauptbahnhof wurde Ende 1959, [...], erstmals durch eine flexiblere V 60-Diesellok übernommen. [...] Die erste Probefahrt mit einer elektrischen Lokomotive fand am 23. Februar 1960 zwischen Saarbrücken Hbf und Homburg (Saar) Hbf statt, nachdem einen Tag vorher die elektrischen Hochspannungsleitungen störungsfrei eingespeist worden waren.“⁹⁸

Dem alten Saarbrücker Bahnhof mit seinen beiden Türmen, der im Krieg stark in Mitleidenschaft gezogen worden war, läuteten nun die Sterbeglocken. Was die alliierten Bomben nicht schafften, tat eine Entscheidung, die Bundesbahn und Landeshauptstadt gemeinsam trafen: die völlige Zerstörung des Hauptgebäudes durch Abriss.

„Die Mittel für den ersten Bauabschnitt des neuen Bahnhofsgebäudes in Saarbrücken Hbf waren 1962 im Haushalt bereitgestellt worden. Das Provisorium der Nachkriegszeit hatte ausgedient. Am 27. Juni 1963 erfolgte der erste Spatenstich für den Neubau, der 1971 fertiggestellt sein sollte. Mit dem weithin sichtbaren Bau aus Glas und Beton wollte die Deutsche Bundesbahn ein Zeichen moderner Bundesbahnarchitektur setzen. [...] Die Arbeiten am Neubau begannen Mitte September. Der Ländertrakt vor dem Direktionsgebäude konnte im Januar 1965 in Betrieb genommen, der Rohbau des Hauptgebäudes erst vier Monate später als vorgesehen fertiggestellt werden. [...] Am 21. Mai 1965 wurde zum Richtfest eingeladen. Im sieben Stockwerke hohen Hauptbau waren die Publikumsräume (Empfangshalle, Fahrkartenverkauf, Auskunft, Gepäckabfertigung, Warteräume mit Bahnhofsgaststätten und Verkaufsstände) und die Räume für den Verwaltungsdienst (Lochkartenstelle, ärztlicher Dienst, Sozialbüros, Kantine usw.) vorgesehen. Der 120 Meter lange und 26 Meter hohe Bau wurde an der Rückfront teils ein-, teils zweigeschossig bis an die Gleisanlagen erweitert, um alle Verkehrsanlagen unterbringen zu können. [...] Die Fassade des Gebäudes besteht aus Aluminium und Glas, die Rückfront und der Giebel erhielten Keramikverkleidungen, die 1995 durch aufwändige Verblendungen ersetzt werden mussten. [...] Nicht unerwähnt bleiben soll auch, dass schon bei den ersten Ausschachtungsarbeiten ein Bagger eine 5-Zentner-Bombe freilegte. Sie wurde auf einen Lastkraftwagen geladen und erst beim Entladen an der Schuttstelle bemerkt. Die Bombe, die immer noch scharf war, wurde dort von der Feuerwehr unschädlich gemacht. Mit dem Wegfall der Straßenbahn am 22. Mai 1965 erhielt der 170 x 90 Meter große Bahnhofsvorplatz die zusätzliche Funktion eines zentralen Busbahnhofs.“⁹⁹

98 (ROHRBACHER 2002), S. 113.

99 (ROHRBACHER 2002), S. 114f..



Abb. 110 u. 111: Der alte und der neue Hauptbahnhof Saarbrücken



„Die erste Busverbindung zwischen dem Stadtteil Rodenhof und der Innenstadt Saarbrückens wurde 1937 eingerichtet,“ schreibt Karlheinz David, der auch die Geschichte des Personennahverkehrs in dem Stadtteil recherchiert hat. „Vom 21.1.1937 bis 31.5.1938 verkehrten Busse zwischen dem Hauptbahnhof und dem Rodenhof. Eine Linienbezeichnung hatten diese Busse nicht. [...] Am 1.9.1939 wurde der Busverkehr wegen der Evakuierung der Bevölkerung infolge der Kriegsergebnisse eingestellt.

Ab dem 26.8.1940, nachdem der größte Teil der Evakuierten wieder heimgekehrt war, wurde der Busverkehr wieder aufgenommen. Die Streckenführung änderte sich jedoch, d. h. die Busse fuhren vom Rodenhof über die Haltestelle Ludwigsberg zur Rußhütte und zurück. Noch immer gab es keine Linienbezeichnung für die Busse. Rodenhofer Bürger, die in die Innenstadt fahren wollten, mussten an der Haltestelle Ludwigsberg in die Straßenbahn umsteigen. Am 16.11.1941 musste dieser Busverkehr mangels Fahrzeugen eingestellt werden, denn alle Busse wurden kriegsbedingt für militärische Zwecke gebraucht. Infolge der Kriegsschäden ruhte der Busverkehr bis zum 1.11.1948. Von diesem Tag an verkehrten wieder Busse vom Rodenhof zum Hauptbahnhof und zurück.“¹⁰⁰

Busse konnten ab den 1950er und 1960er Jahren einen immer dichter bebauten Rodenhof anfahren: „Um 1960 mußten [viele Kleingärten] weichen, als Siedlungshäuser der Bundesbahn in der Kálmán- und Paul-Lincke-Straße [im sogenannten Operettenviertel] entstanden. Sie wurden benötigt, weil die Deutsche Bundesbahn ihre Direktion Trier nach Saarbrücken verlegt hatte.“¹⁰¹

100 Manuskript von Karlheinz David (unveröffentlicht).

101 (GÖTTE 1977), S. 82.

„Schon seit Beginn des letzten Jahrhunderts hat die Bahn für ihre Mitarbeiter Wohnungsfürsorge mit eigenen Wohnungen betrieben. Dazu gründete sie 18 eigenständige EWGs [Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften] als betriebliche Sozialeinrichtungen, die Wohnungen errichteten und bewirtschafteten, um den Mangel an geeignetem Wohnraum auszugleichen, den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern das Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes zu erschwinglichen Mieten zu ermöglichen und ihnen die berufliche Mobilität zu erleichtern.“¹⁰² Eine dieser Eisenbahner-Wohnungsgesellschaften ist heute Teil der „WOG Saar“ (Wohnungsgesellschaft Saarland mbH). Sie ist einer der größten Immobilienmanager im Südwesten Deutschlands und bündelt innerhalb der landeseigenen SHS Strukturholding Saar GmbH alle Aktivitäten rund ums Wohnen.¹⁰³

Etwa Mitte der 1960er Jahre wurden die Hochhäuser in der Heinrich-Koehl-Straße bezugsfertig. Sie wurden von der Saarbrücker Siedlungsgesellschaft (SGS) gebaut; einem Unternehmen, das 1919 gegründet wurde und bis heute Siedlungsgeschichte in Saarbrücken mitschreibt. „Zehn Jahre zuvor war die Großstadt Saarbrücken durch die Zusammenlegung der Städte St. Johann, Saarbrücken und Malstatt-Burbach entstanden. Die damaligen Bemühungen zur Verbesserung der Wohnverhältnisse durch die Stadtverwaltung konnten mit der Eigendynamik der Stadtentwicklung nicht mehr Schritt halten. Eine nachhaltige Verbesserung der großen Wohnungsnot versprach man sich durch die Gründung eines gemeinnützigen Wohnungsunternehmens: Am 21. August 1919 wurde der Gesellschaftsvertrag zum Abschluss gebracht, der die Gründung der Saarbrücker gemeinnützigen Siedlungsgesellschaft beinhaltete. „Bis 1962 entstanden Wohnhäuser auf dem Rodenhof und in anderen Stadtvierteln Saarbrückens; 1965/66 wurden in der Gräffstraße 162 Wohnungen fertig gestellt. Neue Wohnungen wurden in den 1970er Jahren auch in der Léharstraße gebaut. Die SGS besitzt derzeit (2014) etwa 6.700 Wohnungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken.“¹⁰⁴

Mitte der 1960er Jahre waren auch die von Dr. Matthias Breit gebauten Hochhäuser in der Türkismühler Straße fertig. „Die Dr. Breit OHG besteht [mittlerweile] seit 60 Jahren und verwaltet einen eigenen Bestand von rund 600 Mietwohnungen, Ladenlokalen und Büroetagen in der Kernstadt Saarbrücken.“¹⁰⁵

102 Vgl. <http://www.bev.bund.de/betriebliche-sozialeinrichtungen.htm> (6.3.2013).

103 Vgl. <http://www.freundlich-wohnen.de/index.php?id=552> (6.3.2013).

104 <http://www.sib-saarbruecken.de/de/unternehmen/geschichte> (6.3.2013).

105 www.dr-breit-ohg.de/ueberuns.htm (6.3.2013).



Abb. 112: Die von dem Bauunternehmer Breit gebauten Hochhäuser in der Türkismühlerstraße; rechts davon die Grüningsstraße und die Autobahn.

Um den Rodenhof verkehrstechnisch an seine stark gewachsene Bevölkerungszahl anzupassen, musste neben dem Ende der 1980er Jahre erbauten Ludwigskreisel noch eine weitere Zufahrtsstraße her. So entstand an der Stelle einer älteren, mittlerweile zu klein gewordenen Johannisbrücke über den Hauptgüterbahnhof Saarbrücken ein neues Tor zum Stadtviertel: die gewaltige neue Johannisbrücke.



Abb. 113: Alte Johannisbrücke und Güterbahnhof, Mitte der 1960er Jahre.



Abb. 114: Alte und im Bau befindliche neue Brücke (Aufnahme vom 14.7.1966).



Abb. 115 u. 116: Unaufhörlich wächst der Gigant aus Beton und Stahl (Aufnahmen vom 11/1966).



Abb. 117:
Ende Dezember 1967 wird die
Brücke für den Verkehr freigegeben.



Abb. 118: Die alte Brücke im Schatten der Neuen.



Der Brückenrest wird als Rampe benutzt Sept. 1969

Abb. 119: Ein Rest der alten Brücke wird als Rampe zum Beladen von Waggons genutzt.

Die etwa 340 Meter lange Brücke hat ein Gesamtgewicht von 1200 Tonnen, wobei die Einzelstücke der Stahlkonstruktion zwischen 15 und 20 Tonnen wiegen. Ihre Fahrbahnplatte wurde in Spannbeton hergestellt und zählte mit einer Spannweite von 100 Metern zu den größten Projekten dieser Art in Europa. Insgesamt kostete das vom Bund finanzierte Projekt 18,5 Millionen D-Mark.

1967 bekam Saarbrücken eine Sport- und Kulturhalle der Superlative: die Saarlandhalle. Sie liegt gleich oberhalb des Ludwigsparkstadions und somit auf dem Gelände der ehemaligen Gartenanlagen um das verschwundene Schloß Ludwigsberg. Es stellt sich die Frage, was die Rodenhofer davon haben. Leider vor allem Verkehrsprobleme, denn nur wenige Besucher des Stadions oder der Saarlandhalle suchen nach Veranstaltungen Kneipen und Restaurants auf dem Rodenhof auf.¹⁰⁶ Dennoch veränderte die Multifunktionshalle das Gebiet um das Ludwigsparkstadion stark. Erbaut wurde sie von der Saarland Sporttoto GmbH. Betreiber der Halle ist heute die Congress Centrum Saar GmbH (CCS), deren Gesellschafter das Saarland (80 %) und die Landeshauptstadt Saarbrücken (20 %) sind.

In einer zeitgenössigen Broschüre der Saarlandhalle GmbH wird die gewaltige Halle beschrieben: „In 17 Monaten wuchs der Bau von der Pfahlgründung ab 11. Februar 1966 bis zur kompletten Fertigstellung und Übergabe Ende Oktober 1967. Weithin überragt das attraktive Dach der Halle mit seinen Trapezprofilen das Sportzentrum im Ludwigspark mit dem Stadion, dem FC-Sportfeld, Fußballplätzen und Rollsportanlage. 11,5 Millionen Mark kostete die schlüsselfertige Halle. Eine Million mehr war veranschlagt; vielleicht ein Novum im Hallenbau überhaupt. Die Architektengemeinschaft Steinhauer/Geis zeigte sich für Planung und Gestaltung verantwortlich. Und als die Halle am 27. Oktober 1967 in einem Festakt ihrer vielfältigen Bestimmung übergeben werden konnte, war die Metropole Saarbrücken und mit ihr das Saarland, das dem Bau den anspruchsvollen Namen gab, um ein architektonisches Schmuckstück, um einen bedeutenden Anziehungspunkt, insbesondere aber um ein in diesem Bundesland einmaliges, erforderliches und nützliches Bauwerk reicher. [...] Die Haupthalle steht aber vorrangig Sportveranstaltungen aller Art zur Verfügung, wobei sich der Bogen von lokalen Schülermeisterschaften über Europa- oder Weltmeisterschaften bis zu Länderspielen spannt. Der Schwingboden von knapp 2.000 Quadratmetern (mit Kunststoffbelag) genügt allen Ansprüchen. Auf der großen Spielfläche der Halle lassen sich zum Beispiel 12 Fechtbahnen unterbringen, desgleichen 6 Matten für Ringerturniere oder 3 Felder für Spielrunden im Prellball. Jedes dieser Kleinfelder ist 18 m auf 36 m groß. Bei ausgefahrenen Vortribünen können 3.776 Zuschauer (ausschließlich Sitzplätze) untergebracht werden. Bei eingefahrenen Vortribünen reduziert sich diese Zahl um 1.538. Durch Innenraumbestuhlung finden etwa bei Box-

106 Vgl. dazu: WOCHENSPIEGEL SAARBRÜCKEN, „Schlüssiges Verkehrskonzept für Rodenhof. CDU fordert neue Planung in Sachen Stadionumbau“ IN: Wochenspiegel Saarbrücken vom 6.3.2013.

kämpfen bis zu 5.276 Zuschauer Platz. Bei turnerischen Veranstaltungen können 5.100 Besucher untergebracht werden, bei Eisrevuen 4.700. Die an der Nordseite liegende zusätzliche Halle ist vorweg als Schulturnhalle sowie als Trainingsraum für Schwerathleten, Boxer, Ringer, Judokas und Turner gedacht. Fläche: 12 m auf 24 m. Sie ist mit der Haupthalle direkt verbunden und kann bei Kurzstreckenläufen als Auslauf dienen. Zudem eignet sie sich vorzüglich als Gymnastikhalle, aber auch als Übungs- und Vorbereitungsraum bei Veranstaltungen in der Sporthalle. Ein großer Geräteraum ist ihr zugeordnet. Außerdem verfügt die Saarlandhalle im Anschluß an die Turnhalle über einen Fechtssaal, der Übungszwecken dient und bei einer lichten Höhe von 3,80 m diese Größen aufweist: 17,20 m lang, 9,63 m breit. Außerdem liegt an der Rückfront der Halle direkt hinter der Einfahrt ein Rasenplatz mit 100-m-Laufbahn für alle Arten von Ballspielen, Gymnastik und Leichtathletik. Dieser Platz kann bei gutem Wetter auch von den Schulen benutzt werden. Die Grundstücksgröße zur Saarlandhalle beträgt 12.000 qm. Hinzu kommt ein Parkplatz von 5.000 qm. Zugleich mit der Saarlandhalle wurde in unmittelbarer Nachbarschaft eine Anlage für den Rollschuhsport auf einer Fläche von 2.000 qm geschaffen.¹⁰⁷

In der Saarlandhalle fanden bisher zwölf Übertragungen der erfolgreichen „Wetten, dass...?“-Show des ZDF statt. „Seit der Einführung eines neuen Bühnenbildes im Jahr 2001 ist die Saarbrücker Halle jedoch zu klein und mit knapp 10 Metern Saalhöhe auch zu niedrig für die Produktion der Fernsehsendung. Die letzte dieser Sendungen aus Saarbrücken fand am 20. März 1999 mit dem berühmten Auftritt von Michael Jackson statt.“¹⁰⁸



Abb. 120: Saarlandhalle (um 1970)

107 Saarlandhalle GMBH Saarbrücken (Hrsg.), Saarlandhalle Saarbrücken Ludwigspark (Saarbrücken o.J.), S. 1ff.

108 <http://de.wikipedia.org/wiki/Saarlandhalle> (20.2.2013)

Die vor mehr als 45 Jahren gebaute Superhalle entspricht nach Ansicht ihrer Gesellschafter nicht mehr den heutigen Anforderungen. „Daher planen die saarländische Landesregierung und die Stadt Saarbrücken den Abriss der Saarlandhalle und den Neubau einer Multifunktionshalle mit Platz für bis zu 8.500 Besucher. [...] Die aktuelle Diskussion läuft auf einen Neubau in direkter Anbindung an die Congresshalle in der Saarbrücker City hinaus. Bislang fehlt jedoch ein Finanzierungs- und Betreiberkonzept für den Neubau, der nach einem Gutachten von 2008 etwa 40 Mio. Euro kosten wird. Andere Stimmen in der öffentlichen Diskussion vertreten den Standpunkt, die Halle sei mit deutlich geringerem Kostenaufwand modernisier- und erweiterbar. Auch das Einzugsgebiet des Standortes Saarbrücken sei nicht von einer Größenordnung, die den kostenneutralen Betrieb der Halle erwarten lässt (Diskussionsstand 2011).“¹⁰⁹



Abb. 121: Saarlandhalle (um 1970)

Einer, der die Halle an entscheidender Stelle begleitet hat, war Carl Bossert (1924-2013). In der Saarbrücker Zeitung vom 30.12.2013 erinnert er sich:

„Man ist halt Molschder'. Mit diesem Satz wäre eigentlich alles erklärt. Die Liebe zum 1. FCS. und die Angst um die Saarlandhalle zum Beispiel. Aber Carl Bossert will das schon noch genauer erklären. 88 Jahre ist er alt. Fast 20 Jahre ist es her, seitdem er seinen Posten als Geschäftsführer der Saarbrücker Saarlandhalle räumte und in Pension ging. Losgelassen hat sie ihn nie, seine Halle. [...] Sieben Jahre war Bossert Verkaufsleiter beim Wursthersteller Schröder. Dann kam der Anruf von Hermann Neuberger, irgendwann 1966. [...] 'Wir wollen eine Halle bauen. Könntest Du Dich um die Bewirtschaftung kümmern.' Dass sein 'Sportkamerad' Neuberger ausgerechnet ihn anrief, sei nicht von ungefähr gekommen, sagt Bossert. [...] 1949 organisierte er im Ludwigspark 'das erste Volksfest in Saarbrücken nach dem Krieg', erzählt Bossert. Das sei eine richtige Völkerwanderung gewesen, damals im September. Auch das Restaurant zwischen Halle eins und Halle zwei auf dem Messegelände hat Bossert betrieben - gut 50 Jahre lang. Und Gastronomie im Ludwigspark selbst natürlich auch. [...] Eine Geschichte zu der es auch gehört, zum richtigen Zeitpunkt

109 <http://de.wikipedia.org/wiki/Saarlandhalle> (20.2.2013)

am richtigen Ort zu sein. Nach dem Anruf von Neuberger zum Beispiel. Der Vorstand des Landessportverbands habe ihm die Pläne für die neue Halle gezeigt. Er hat sie mit nach Hause genommen und sie sich in Ruhe angesehen. [...] [Er habe dann] den Funktionären des Landessportverbands erklärt, dass man die Pläne etwas ändern müsse, um etwas wirklich Großes daraus zu machen. Keine Sporthalle solle man bauen, 'sondern eine Mehrzweckhalle', riet Bossert. [...] Man folgte Bosserts Vorschlag - und machte ihn zum Geschäftsführer des Unternehmens. 'Es war die erste große Halle in Deutschland, die als GmbH organisiert war', sagt er. Am 22. Oktober 1967 wurde die Halle eröffnet. In den kommenden Jahrzehnten holte er [...] namhafte Künstler aus der ganzen Welt nach Saarbrücken. [...] Carl Bossert erinnert sich aber nicht nur an all die großen Namen, sondern auch an die 4000 Schnitzel mit Kartoffelsalat bei der Barbarafeier 1968. Dass nun darüber geredet wird, dass das Saarland eine neue Halle brauche, schmerzt ihn. 'Die Halle ist nicht alt, sie wird alt gemacht', sagt er. Statt nach neuen Standorten zu suchen, solle die Politik den 'historischen Standort halten', die alte Halle 'ertüchtigen'. Es gehe darum, 'nicht einfach zu verwalten, sondern Ideen zu haben'. Und dafür stehe die Halle genau richtig – in Molschd.¹¹⁰

Ab 1975 kam zu der Saarlandhalle die Eissporthalle hinzu, deren Nutzung sich aber im Laufe der Jahre verändert hat und die heute „Unterhaltungszentrum Eishalle“ heißt und vor allem Disco-Events bietet. 1977 wurde die Saarlandhalle renoviert; ab 1979 kamen zur Saarlandhalle verschiedene Glücksspielanbieter. 1980/81 erfolgte ein Umbau des Hauptportals mit Wintergarten sowie die Anlage eines kegelförmigen Vorplatzes, eines separaten Kassenhauses, einer Säulenhalle und den Verbindungskolonaden (Überdachung des Weges zur Spielbank, Restaurant, Haupteingang).

Einschneidende Veränderungen gab es in den 1970er Jahren an der Rodenhofer Stadtgrenze, dem Saarbrücker Hauptbahnhof: „Der erste Trans Europa Express (TEE) durchfuhr am 31. Mai 1970 das Saarland und hielt in Saarbrücken. Er hatte die Bezeichnungen TEE 50 bzw. TEE 51 und wurde auf den Namen 'Goethe' getauft. Nur Fahrkarten der 1. Klasse konnten für diesen modernsten Zug der Bahn gelöst werden, der von Paris nach Frankfurt und umgekehrt eingesetzt wurde. Ausgestattet mit der 'Mistral'-Garnitur der französischen Eisenbahnen erreichte er eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 109,5 km/h. Ohne Halt in Homburg (S) Hbf ging es über Kaiserslautern und Mannheim nach Frankfurt (M) Hbf. [...] Ende September 1973 berichtete die Saarbrücker Zeitung, dass 1975 alle Dampflok in Saarland aus dem Verkehr genommen werden sollen. Schon seit einiger Zeit trat ein Teil der Veteranen ihre letzte Fahrt nach Saarbrücken an. Im Zerlegewerk Schleifmühle wurden Hunderte von den einst so stattlichen und stolzen Dampfmaschinen

110 Martin ROLSHAUSEN, „Man ist halt Molschder. Carl Bossert wirbt dafür, die Saarlandhalle zu erhalten und keine neue Halle zu bauen“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 30.12.2012.

zu einem großen Haufen Blech und Stahl verarbeitet: Etwa fünf Lokomotiven waren es im Monat.

Der Berufsverkehr war im damaligen Industriegebiet an der Saar besonders dicht. Im Tagesdurchschnitt benutzten rund 150.000 Arbeitnehmer die Eisenbahn. Vornehmlich in den Morgenstunden traten ungewöhnlich hohe Verkehrsspitzen auf. Am stärksten war die Konzentration in Saarbrücken Hbf. Hier stiegen damals bei rund 450 Reisezügen täglich 64.000 Personen ein oder aus. In dieser Zeit liefen auf den 18 Gleisen des Hauptbahnhofs in dichter Folge über 60 Züge ein. Die Zugzahl in Saarbrücken Hbf während des ganzen Tages betrug rund 900. [...] Die Dampflokära ging im Saarland am 29. Mai 1976 mit der '50 1446' zu Ende. Im mit 18 Personenwagen ausverkauften Sonderzug konnte man eine kleine nachgebildete Lok mit eingepprägter Loknummer und dem Datum der letzten Fahrt erwerben.¹¹¹

Gegen Ende der 1970er Jahre war der Saarbrücker Rodenhof fast vollständig besiedelt. Hildegard Götte nennt ihn „mit seinen über 10.000 Einwohnern eine in sich geschlossene kleine Wohnstadt.“¹¹² Inzwischen kann man beim Rodenhof nicht mehr von einem „Eisenbahnerviertel“ sprechen, dazu ist das Viertel mittlerweile mit Bewohnern aus anderen Berufssparten zu durchmischt.

Auch Rainer Petto erinnert sich zu Beginn der 1980er Jahre literarisch an „seinen“ Rodenhof und zieht in dem Essay „Nur für Anlieger“ ein Resumée: „Fast dreißig Jahre meines nicht viel längeren Lebens habe ich, mit kurzer Unterbrechung, auf dem Rodenhof gewohnt, bin umgezogen nur innerhalb des Hauses, vom Parterre in den ersten Stock. Der Rodenhof hat sich verändert, ich mich ein bißchen, aber meine Wahrnehmung seiner Veränderungen ist irgendwo in den sechziger Jahren stecken geblieben. Mein Rodenhof ist nicht der Rodenhof von heute. Ich sehe immer das mit, was war.“

Als Kind habe ich nicht auf Spielplätzen gespielt, sondern im Ginsterfeld beim Güterbahnhof oder in Rohbauten, nicht im Sandkasten, sondern in der Sandgrube oder in den Sandhaufen, die in einer Straße lagen, weil überall gebaut wurde. Heute sind auf dem Rodenhof die Baulücken nahezu restlos geschlossen, die Sandgrube ist eingezäunt, die Ginsterfelder sind dem Eisenbahnersportplatz gewichen. Kinder sind eine Rarität.

Zurückgeblieben ist die Generation der Häuserbauer. Jetzt haben sie Zeit, jetzt haben sie Geld, und sie würden gern etwas machen aus ihren Häusern. Aber sie können nur verschönern, schmücken, pflegen, am Zuschnitt aus den fünfziger Jahren läßt sich nicht viel ändern.

111 (ROHRBACHER 2002), S. 117.

112 (GÖTTE 1977), S. 84.



Abb. 122: Obersteiner Straße um 1970

Hin und wieder wird eines dieser Häuser an Zugezogene verkauft, die sich das leisten können. Längst gibt es auch Eigentumswohnungen und sogenannte Appartements, und vor vielleicht zehn Jahren tauchten die ersten schicken Damen im Asko auf. Es sind immer mehr geworden, aber selbst wenn sie die Mehrheit wären, für mich bleiben sie eine Randerscheinung. Denn mein Rodenhof ist das Gegenteil von schick, er ist bieder. Alles mittlere Angestellte und Beamte, überwiegend katholisch, furchtbar nette Leute. Kein Tummelplatz für Originale oder ausgeprägte Individualisten, jedenfalls halten sie sich bedeckt. Die einzige Punkerin vom Rodenhof sieht in ihrer schwarz-roten Bekleidung aus wie ein herziges Teufelchen. Früher hat es hier wenigstens ein paar markante Personen gegeben. Den Pastor Massing mit seinen langen Predigten. Den Gastwirt Schönel, heimlicher Bürgermeister des Rodenhofs, der einen grauen Citroën mit barocken Kotflügeln fuhr. Am anderen Ende der Hierarchie der Geiße-Pitt; die Hütte wurde planiert, unter deren Dach er mit seinen Tieren und den Autowracks alter DKWs gelebt hat. Ecke St.-Albert/Heinrich-Koehl-Straße, wo jetzt das Friseurgeschäft ist, der Uhrmacher Völke. Jahrzehntlang hat man ihn, das Vergrößerungsglas ins Auge geklemmt, am Fenster seiner Werkstatt über den Reparaturen sitzen sehen. Der Obst- und Gemüsehändler, nach seinem Geburtsland nur 'der Spanier' genannt, der in seinem winzigen Laden kein Krämer war, sondern ein Herr.



Abb. 123: Café-Restaurant „Apostelbräu“ in der Heinrich-Koehl-Straße, Inhaber Karl Peters; später Gasthaus Schöne!; Postkarte aus den 1950er/60er Jahren.

Verwaltungsmäßig gehört der Rodenhof zu Malstatt, aber eigentlich ist er ein Stadtteil für sich: liegt für sich auf seinem Hügel, mit dem Auto von beiden Seiten nur offen 'für Anlieger' und hat auch eine andere Bevölkerungsstruktur. Für die übrigen Malstatter sind die Rodenhofer was Besseres, wenigstens glaubt man, daß sie das von sich selber glauben. Und die Rodenhofer brauchen auch den Rest der Welt nicht, sie haben alles, was man zum Leben braucht. Es gibt eine evangelische und vor allem eine katholische Kirche. Jeden Donnerstag ist Markt. In der Haupteinfallstraße, der Jägersfreuder, konnte man jahrelang zwischen vier Tankstellen wählen. Und was die Heinrich-Koehl-, die Haupteinkaufsstraße, bietet, ist unglaublich: 3 Sparkassen, 2 Friseure, 1 Arzt, 1 Schuhgeschäft, 1 Schuhmacher, 1 Tapetengeschäft, 2 Supermärkte, 1 Apotheke, 2 Schreibwarenläden, 2 Blumenläden, 1 Obst- und Gemüseladen, 2 Bäckereien, 1 Kirche, 1 Änderungsschneiderei, 3 Reinigungen, 3 Kneipen, 1 Elektrogeschäft, 1 Metzgerei, 1 Textilgeschäft, 1 Bekleidungsgeschäft, 1 Polizei, 1 Uhrmacher, 1 Post. Zum Glückhichsein fehlen den Rodenhofern nur noch Kino und Schwimmbad.

Große Ereignisse, die sich hierher verirren, werden von den Bewohnern als Katastrophe erlebt. Aus dem Ludwigsparkstadion weht bei jeder Torchance ein tausendfaches Stöhnen über das Wohngebiet. Open-air-Festivals am gleichen Ort bringen

eine Art Jugend hierher, die man eigentlich nur aus dem Fernsehen kennt. Und die Spielbank paßt nun wirklich nicht zum Rodenhof. Verzweifelt suchen die Kommunalpolitiker nach Themen. CDU und SPD streiten sich erbittert um die Verdienste an der Einzeichnung eines neuen Zebrastreifens. Manche wollen unter dem lächerlichen Stichwort 'Rodenhof Schwarzwald' irgendetwas Originelles mit dem verbleibenden Baumbestand anfangen, vermutlich unter Verwendung von Beton. Sonst, dachte ich eigentlich, ist hier alles in Ordnung. Bis mir neulich jemand erzählte, daß der Anteil von drogenabhängigen Jugendlichen auf dem Rodenhof besonders hoch ist."¹¹³



Abb. 124: Ecke Sittersweg/Grülingstraße in den 1960/70er Jahren

Spuren vom „alten“ Rodenhof, wie ihn Rainer Petto ab Mitte der 1950er Jahre erlebt hat, finden sich auf alten Fotos und Ansichtskarten sowie in Werbeanzeigen, die in Veröffentlichungen aus der Zeit abgedruckt wurden. So zum Beispiel in der Festschrift zum vierzigjährigen Jubiläum der Rodenhofscheule, die diesbezüglich eine wahre Fundgrube ist. Anhand dieser Anzeigen zeigt sich, dass der Rodenhof in den 1970er und 1980er Jahren ein autarker Wohnort geworden ist, an dem seine Bewohner alles vorfinden, was sie zum täglichen Leben brauchen.

113 (PETTO 1984), S. 64-67.

1977 erinnert sich eine 1902 geborene Rodenhoferin an die Verwandlung, die ihr Stadtviertel erfahren hat: „Immer wenn ich Rückschau halte, stelle ich fest, wie sehr sich das Gesicht des Rodenhofes im Laufe meines Lebens verändert hat. Aus dem Feld-, Wald- und Wiesengelände, das für uns Kinder noch ein natürlicher Tummelplatz war, entstand in wenigen Jahrzehnten das dicht besiedelte Wohnviertel einer Großstadt.“¹¹⁴



Abb. 125 u. 126: Ansichtskarten der 1970er Jahre

In den 1970er und 1980er Jahren wurde es für die EWBG Zeit, ihre Bauten zu sanieren oder neue zu schaffen. Dies erfolgte in den Jahren 1970 bis 1986 und gab dem Viertel wieder ein frisches Aussehen.

114 (GÖTTE 1977), S. 77.



Die Bau- und Renovierphasen der EWBG zwischen 1970 und 1986 stellen sich wie folgt dar¹¹⁵:

- 1970 Usenerstraße 6, 7, 8
- 1972 Grülingstraße 54, 56; Offenbergstraße 10, 12 (Garagen);
Grülingstraße 56 (Garagen)
- 1973 Wolfshumes 6 (Garagen)
- 1975 Sittersweg 10, 12
- 1977 Usenerstraße 4 (Garagen)
- 1978 Offenbergstraße 3 (Garagen); Gräffstraße 22a; Hagenbeckstraße 8
- 1979 Grülingstraße (Garagen)
- 1986 Usenerstraße 10-12 (Garagen)

An aerial photograph of a residential area, likely Rodenhof, with a blue semi-transparent overlay. The image shows a dense cluster of houses with red-tiled roofs, interspersed with green trees. A road and some industrial or commercial buildings are visible in the background. The blue overlay covers the top and right portions of the image, framing the title.

SPURENSUCHE 13

Mit Volldampf ins neue Jahrtausend

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts zeigt sich die „Wohnstadt Rodenhof“ als ein eigenständiges Stadtviertel, welches seine Insellage innerhalb der saarländischen Landeshauptstadt nicht überwunden hat. Dies braucht es aber auch gar nicht, weil es über fast alles verfügt, was man an Infrastruktur zum Leben braucht. Die medizinische Versorgung ist im Viertel mit praktischen Ärzten und Fachärzten gegeben; ebenso diejenige mit Einzelhandelsgeschäften und Supermärkten. Allerdings brachte auch das neue Jahrtausend eine Überalterung der Bewohner des Rodenhofs mit sich. Dennoch scheint sich hier ein Wandel anzubahnen, indem junge Familien auf dem Rodenhof Eigenheime kaufen oder sich einmieten. Zudem ist in den Plattenbauten der Saarbrücker gemeinnützigen Siedlungsgesellschaft an der Ecke Heinrich-Koehl-/Grülingstraße eine Art „Migrationsghetto“ entstanden, in dem eingewanderte Migranten Wohnraum finden. Insofern unterscheidet sich der Rodenhof nicht mehr allzu sehr von anderen Stadtteilen der Landeshauptstadt.

Auch in Hinsicht auf Schule, Bildung und Ausbildung hat der Rodenhof einiges zu bieten. Für Kinder und Jugendliche stehen ein katholischer und ein evangelischer Kindergarten und alternativ eine Kindertagesstätte des Vereins für progressive Ju-

gendarbeit e.V. zur Verfügung, außerdem eine Grundschule, eine Gesamtschule, ein Förderschulzentrum „Lernen“, die Schülerhilfe „Multi-Kulti“ Rodenhof e.V., ein katholischer und ein evangelischer Jugendclub, die Kinder- und Jugendinitiative Rodenhof „KIR“ sowie ein Zentrum für Bildung und Beruf (ZBB) im Jean-Porhiel-Haus¹¹⁶.

(Euro-)Bahnhof

Seit dem ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends entsteht zwischen dem Rodenhof und dem Hauptbahnhof ein neues multifunktionales Viertel, das „Quartier Eurobahnhof“. 1989 fiel die Entscheidung darüber, dass Saarbrücken mit der Verbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werde - eine Maßnahme, deren technische Voraussetzungen dann bis 2006 geschaffen wurden. Seitdem fahren die Züge „zwischen Paris über Saarbrücken nach Mannheim in zwei Stunden und 52 Minuten. Mannheim [ist] von Saarbrücken innerhalb von 62 Minuten, Paris in nur einer Stunde und 50 Minuten zu erreichen.“¹¹⁷ Die ersten Schritte, den Saarbrücker Bahnhof zu einem „Europa“-Bahnhof auszubauen, waren getan. Der endgültige Ausbau zum Euro-Bahnhof im Rahmen des Projektes „Saarbrücken 21“ erfolgte in den Jahren 2006 und 2007. „Der bestehende Bahnhof und das umliegende Gelände wurden hierbei umgebaut. Wichtiger Anlass für die Arbeiten war die im Juni 2007 erfolgte Inbetriebnahme der Schnellstrecke Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland [...] mit Zweigen nach Stuttgart und Frankfurt am Main, wovon letzterer über Saarbrücken verläuft. Als Maßnahmen wurden eine neue Südfassade des Bahnhofsgebäudes, eine neu gestaltete Eingangshalle und Personenunterführung, neue Aufzüge und ein neuer Zugang für den Bahnhof von der nördlichen Seite her [zum Stadtteil Rodenhof] realisiert. Die Kosten von ca. 31 Millionen Euro teilten sich die Landeshauptstadt Saarbrücken, das Saarland und die Deutsche Bahn AG. Die im Norden des Bahnhofs befindlichen großflächigen Gleisanlagen wurden größtenteils zurückgebaut, im östlichen Bereich des Bahnhofes neu geordnet und modernisiert. So entstanden auf einer kompakten Fläche neue Zugbehandlungs- und Abstellanlagen. Das dadurch freiwerdende Areal wird unter der Bezeichnung Quartier Eurobahnhof als neuer Stadtteil vermarktet und für neue Gewerbeansiedlungen genutzt. Außerdem ist dort ein großräumiger Parkplatz entstanden, der die Parkplatzproblematik am Bahnhof entschärfen soll. Der erste Spatenstich fand am 5. Mai 2006 statt. Die offizielle Einweihung des modernisierten Bahnhofs erfolgte am 15. Dezember 2007.“¹¹⁸

116 Jean Porhiel, 1907 in Nantes geboren, geriet 1940 in deutsche Kriegsgefangenschaft und widmete sich nach seiner Rückkehr bis zu seinem Tod im Februar 1991 unermüdlich der Aussöhnung der beiden Völker. So setzte er sich auch für die Städtepartnerschaft Saarbrücken - Nantes ein, die 1965 in seinem Beisein offiziell besiegelt wurde. Mit dieser Namensgebung entsprechen Ausbildungszentrum Burbach und Landeshauptstadt Saarbrücken einem wiederholt durch Saarbrücker BürgerInnen, Vereine und Partner geäußerten Wunsch nach einer entsprechenden Würdigung im öffentlichen Raum. Jean Porhiel, in seiner Heimatstadt liebevoll ‚Monsieur Jumelage‘ genannt, wird damit Namenspatron einer Bildungs-, Tagungs- und Begegnungsstätte für Organisationen, Vereine und weitere Bildungseinrichtungen.

117 (ROHRBACHER 2002), S. 120.

118 http://de.wikipedia.org/wiki/Saarbrücken_Hauptbahnhof (8.3.2013).

Moderne Architektur, unterstützt durch Kunst in Form von Skulpturen, geben dem Quartier Eurobahnhof sein zeitgemäßes Aussehen.

Auf seiner Webseite stellt sich der moderne Gewerbepark wie folgt vor:

„Sichern Sie sich Ihren Anschluss an die Zukunft. In direkter Innenstadtlage der saarländischen Landeshauptstadt entsteht für Sie auf rund 9 ha ehemaliger Bahnflächen direkt am Eurobahnhof Saarbrücken ein einzigartiges Umfeld für erfolgreiche Geschäfte: das Quartier Eurobahnhof - ein lebendiges Stadtviertel zur urbanen Nutzung mit einer optimalen Anbindung an den Verkehr.“¹¹⁹ „Die Lage des Quartiers Eurobahnhof ist in Deutschland einzigartig: Die Innenstadt und der Eurobahnhof Saarbrücken mit Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Paris sind für Sie fußläufig erreichbar. Ein direkter Autobahnanschluss komplettiert die vorbildliche Verkehrsinfrastruktur dieses unvergleichlichen Standortes. Im Quartier Eurobahnhof stehen Ihnen rund 9 ha Entwicklungsfläche erschlossen zur Verfügung. Mitten im Zentrum der Landeshauptstadt Saarbrücken, der Metropole in der Großregion Saar-Moselle - und damit direkt am Puls der deutsch-französischen Wirtschaftsaktivitäten.

Alle Standortvorteile auf einen Blick:

- rund 9 ha Entwicklungsfläche
- ca. 75.000 m² Bruttogeschossfläche
- Fertigstellung der Erschließung Ende 2011
- Festsetzung als Sonstiges Sondergebiet „Multifunktionales Stadtquartier“
- Einzelhandelsbetriebe bis zu einer Verkaufsfläche von 700 m²
- Maß baulicher Nutzung: Gebäudehöhe 10-22 Meter, Grundflächenzahl (GRZ) 0,8
- Baurecht nach § 33 BauGB bis zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplans
- direkter Anschluss an die Autobahnen: BAB 1, BAB 620/BAB6, BAB 623/BAB8
- direkter Zugang zum Eurobahnhof Saarbrücken und City
- Fahrzeit mit dem ICE von Paris und Frankfurt jeweils 110 Minuten

Das Gesamtprojekt Eurobahnhof Saarbrücken wird von den Projektpartnern Saarland, Deutsche Bahn AG, Landeshauptstadt Saarbrücken und GIU^[120] getragen. Die Realisierung der Standortentwicklung erfolgt mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union, des Saarlandes und der Landeshauptstadt Saarbrücken.¹²¹

119 <http://www.eurobahnhof-sb.de/> (8.3.2013).

120 „GIU“ steht für „Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH“. Die Unternehmen, die sich bisher auf dem Quartier Eurobahnhof angesiedelt haben, kann man unter <http://www.eurobahnhof-sb.de/unternehmen/finden>. (8.3.2013).

121 <http://www.eurobahnhof-sb.de/standort/> (8.3.2013).

Die Betreiber des Quartiers haben gar eine eigene Quartierphilosophie, die sie wie folgt beschreiben: „Lebendigkeit und Vielfalt entstehen aus der individuellen Identifikation und der engagierten Umsetzung einer Idee. Die Mitgestaltung des Quartiers durch Sie als Investor und Nutzer steht daher im Mittelpunkt der Quartierphilosophie: Sie sind also eingeladen, das Quartier mit zu prägen - und so ein neues Kapitel in der Stadtgeschichte zu schreiben. Als Projektentwicklungs-gesellschaft der Landeshauptstadt gibt die GIU dabei den Rahmen vor. Er beinhaltet die planerische Grundkonzeption, die Ideen möglicher Nutzung sowie die städtebaulichen und architektonischen Qualitätserwartungen. Ihr Vorteil: Vergleichbar einem Center-Management in der Fläche optimiert die GIU den Prozess der Quartiersgestaltung. Indem sie Standards wahrt und den Blick auf einen Synergien fördernden Aniedlungsmix mit grenzüberschreitender Ausrichtung auf deutsche und französische Unternehmen richtet.“¹²²

Auf diesem neugestalteten Gelände kommen auch die Kunst und Kultur nicht zu kurz. „KuBa - Kulturzentrum am Eurobahnhof e.V.“ nennt sich ein Verein, der ein ganz besonderes Kulturprogramm auf dem Rodenhof anbietet, nämlich die zeitgenössische Kunst. Das KuBa - Kulturzentrum am Eurobahnhof, auf dem ehemaligen Bahngelände nördlich des Saarbrücker Hauptbahnhofs, in dem neuen Quartier am Eurobahnhof gelegen, ist zu einem Ort des spartenübergreifenden künstlerischen Austauschs geworden. Im heutigen Atelierhaus, dem ehemaligen Kantinen- und Schulungsgebäude der Deutschen Bundesbahn, haben sich Künstler und Kreative verschiedenster Sparten, wie Filmemacher, Architekten, Musiker mit ihren Ateliers und Büro- und Proberäumen angesiedelt. Als Impulszentrum an einem funktional weitestgehend noch unbestimmten Ort, entwickelt sich das KuBa zum Treffpunkt wo individuelle Kunst- und Kulturschaffende, Kollektive, und Kunstinteressierte sich austauschen und eine gemeinsame Plattform erzeugen. Das KuBa, das Kulturzentrum am Eurobahnhof, fördert die Vernetzung von Künstlern unterschiedlicher Kunst- und Kultursparten. Unter den Veröffentlichungen des KuBa lässt das mit zwei CDs ausgestattete Büchlein ‘Saarbrücker Bahnhofsgeschichten’ die alte traditionelle Verbindung des Rodenhofs mit den Eisenbahnern durch die Berichte von Zeitzeugen noch einmal lebendig werden.“¹²³

Neben diesem über den Rodenhof ausstrahlenden Kulturangebot betätigt sich auf dem Rodenhof selbst ein Kultur- und Bürgerverein, der mehrmals jährlich mit einem etwa 50 Seiten starken Heftchen darüber informiert, was Rodenhofer interessiert. Ein zweiseitiger voller Terminkalender gibt einen Überblick über das, was Vereine und Organisationen auf dem Rodenhof zu bieten haben; nämlich ein Programm, das von Kultur- über Sportangebote bis zu Treffen von Kindergruppen oder älterer Leute reicht.

122 <http://www.eurobahnhof-sb.de/standort/quartiersphilosophie/> (8.3.2013).

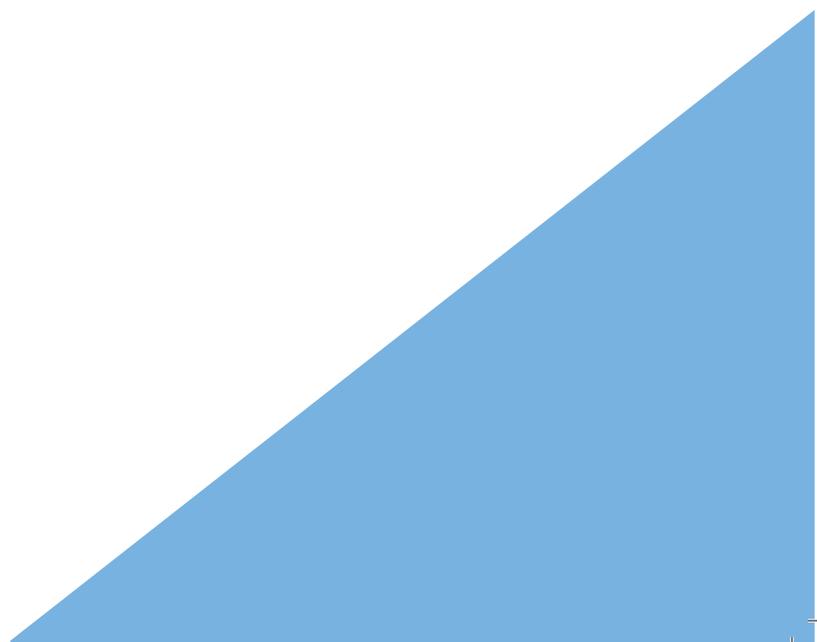
123 KuBa - Kulturzentrum am Bahnhof/Rainer Petto (Hrsg.), Saarbrücker Bahnhofsgeschichten (Saarbrücken 2012), o.S..

Am Ende unserer Spurensuche auf dem Rodenhof ist es interessant, sich einmal einige Statistiken zum Stadtteil anzusehen, um seine Entwicklung besser verstehen zu können. Die Entwicklung der Rodenhofer Bevölkerung hat sich seit Beginn des Zweiten Weltkrieges derart vollzogen, dass sie aufgrund des Krieges (Evakuierung, Kriegsgefangenschaft) im Jahr 1946 ihren niedrigsten und 1965 ihren höchsten Stand hatte. Mit fast 6500 Bewohnern ist der Rodenhof von seiner Größe her dem Eschberg ähnlich, der zudem wie der Rodenhof als reine Wohnstadt entstanden ist. 2012 hatte der Rodenhof rund 6500, das restliche Malstatt gut 21.000 Einwohner.¹²⁴



Abb. 127: Der Rodenhof Ende des 20. Jahrhunderts.

124 Die Zahlen stammen aus einer Statistik, die der Rodenhofer Jürgen Meyer von Geographie ohne Grenzen e.V. den Autoren 2013 zur Verfügung gestellt hat.



Beitrittserklärung.

Bibliografie

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zu der un-

ahn-Baugenossenschaft

ragene Genossenschaft mit beschränkter

stehenden Genossenschaft, d

chkeiten der Genossen

en derselben nach

1889 und des



Bauer, Gerhard, Die Flurnamen der Stadt Saarbrücken (Bonn 1957)

Bubel, Dirk, Dieter Heinz und Gerd Kiefer, Saarbrücken: Gebaut, zerstört, wieder-
erstanden (Stuttgart 1996).

Bundesarbeitsgemeinschaft Saar für Philatelie und Postgeschichte e.V. im
Bund Deutscher Philatelisten, Mitteilungsblatt Nr. 41.

Buss, Silvia, „Nicht nur irgendein Gasthaus. Zukunft des Historischen Rodenhofs
unklar – Unrealistische Preisvorstellungen“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 23.6.2010.

Dams, Carmen, „Auf den Hügeln von Saarbrücken/Der Ludwigspark.“ IN: Stella Jun-
ker-Mielke (Hrsg.). Barocke Gartenlust. Auf Spurensuche entlang der Barockstraße
Saarpfalz (Regensburg 2008), S. 154-159.

Dimming, Oranna, „Zwei Architekturentwürfe Balthasar Wilhelm Stengels für die

Gartenanlagen am Ludwigsberg“ IN: Christof Trepesch (Hrsg.). Gartenkunst in Saarbrücken (Worms 1999), S. 129-134.

Dittmann, Marlen, „150 Jahre Baustelle“ IN: Chef der Staatskanzlei, Landesarchiv, Historisches Museum Saar, Stadtarchiv Saarbrücken (Hrsg.), Ankunft Saarbrücken Hbf... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar (Saarbrücken 2002).

Dittscheid, Hans-Christoph, „Ein Schlüssel zum ‘Dianenhain’“ IN: Christof Trepesch (Hrsg.). Gartenkunst in Saarbrücken (Worms 1999), S. 135-137.

Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft (EWBG) (Hrsg.), 100 Jahre EWBG Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft EG Saarbrücken 1893-1993 (Saarbrücken 1993).

Emmerich, Michael, „‘Endlich ein Stadion mit Tribüne’. Am 2. August 1953 wurde der neue Ludwigsark eingeweiht – Herbert Binkert, damals als Spieler dabei, erinnert sich.“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 2. August 2003.

Evangelisches Pfarramt Malstatt (Hrsg.), 1000 Jahre Kirche Malstatt 960-1960 (Neunkirchen 1960).

Fuchs, Tobias, „Ludwigsarkstadion – Hermann Neuberger's Stadion“ IN: Werner Skrentny (Hrsg.), Das große Buch der deutschen Fußballstadion (Göttingen 2009).

Götte, Hildegard, „Aus der Geschichte des Rodenhofs“ IN: Festschrift Rodenhofschule Saarbrücken 1937-1977 (Saarbrücken 1977).

Grund- und Hauptschule Saarbrücken-Rodenhof (Hrsg.), Rodenhofschule Saarbrücken 1937-1947-1977 (Saarbrücken 1977).

Heimat- und Verkehrsverein Friedrichsthal-Bildstock und Maybach (Hrsg.), Friedrichsthal, Bildstock und Maybach, Bilder und Dokumente zur Geschichte der Stadt (Friedrichsthal-Bildstock 1975).

Katholische Pfarrgemeinnde St. Albert Saarbrücken, St. Albert - 25 Jahre Pfarrgemeinnde in Saarbrücken (Saarbrücken 1962).

Katholische Pfarrgemeinnde St. Albert Saarbrücken, Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der Pfarrgemeinnde St. Albert 1938-1988 (Saarbrücken 1988).

KuBa – Kulturzentrum am Eurobahnhof e.V. (Hrsg.), Saarbrücker Bahnhofsgeschichten – Eisenbahner vom Rodenhof erzählen (Saarbrücken 2012).

Lemmes, Fabian, Zwangsarbeit in Saarbrücken. Stadtverwaltung, lokale Wirtschaft und der Einsatz ausländischer Zivilarbeiter und Kriegsgefangener 1940 bis 1945 (St. Ingbert 2004).

Madenach, Hans, „Unser Bauen“ IN: Pfarrer Heinrich MASSING (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken)(Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954).

Massing, Heinrich (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken)(Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954).

Neue Zeit vom 29.7.1948.

Pack, Wilhelm (Hrsg.), 20 Jahre erfolgreich für die Bürger des Rodenhofs (Saarbrücken 1975).

Paul, Minoti, „Der Ludwigsberg“ IN: Christof Trepesch, (Hrsg.). Gartenkunst in Saarbrücken (Worms 1999), S. 116-128.

Paul, Minoti, Der Ludwigsberg. Fürstliche Gartenkunst in Saarbrücken (1769-1793) (Saarbrücken 2009).

Petto, Rainer, Ein Kind der fünfziger Jahre (Saarbrücken 1985).

Raèv, Svetlozar (Hrsg.), Gottfried Böhm - Vorträge Bauen Projekte (Zürich 1988).

Rolshausen, Martin, „Man ist halt Molschder. Carl Bossert wirbt dafür, die Saarländhalle zu erhalten und keine neue Halle zu bauen“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 30.12.2012.

Rohrbacher, Horst, „Der Hauptbahnhof Saarbrücken. Geschichte und Entwicklung der Eisenbahntechnik“ IN: Chef der Staatskanzlei, Landesarchiv, historisches Museum Saar, Stadtarchiv Saarbrücken (Hrsg.), Ankunft Saarbrücken Hbf... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar (Saarbrücken 2002).

Saarbrücker Zeitung vom 11. Dezember 1956.

Saarbrücker Zeitung vom 7. Juni 1982.

Saarbrücker Zeitung vom 23.10.2003.

Saarkalender, Jahrgang 1919; Bericht des Fliegerleutnants A. Zillesen („Der Luftkrieg gegen das Saargebiet vom 2. August 1915 bis 6. November 1918“).

Schleiden, Karl August, Franz Rudolf Schmitt, Bernd Schulz und Paul Thomas, Saarbrücken. Stationen auf dem Weg zur Großstadt (Saarbrücken 1989).

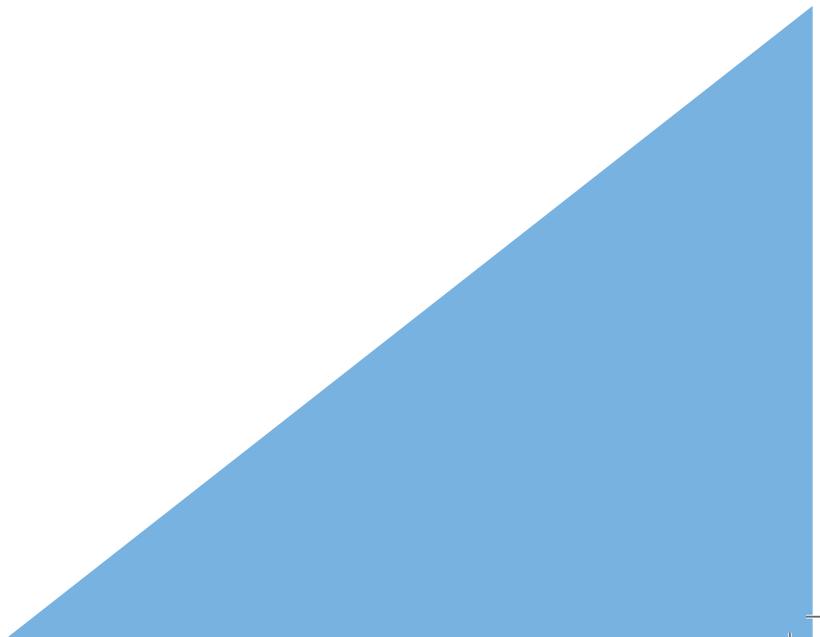
Schwall, Stefan, „Heim mit Feierraumbau. 1938: Im Restaurationsgebäude am Ludwigsberg sollte die Hitlerjugend einziehen“ IN: Saarbrücker Zeitung vom 27./28. Juni 1998.

Seibert, Harald E., Schnurres, Sepp und Sitting Bull (Saarbrücken 2012).

Talkenberg-Bodenstein, Renate, „Eisenbahngeschichte im Museum - eine Spurensuche“ IN: Chef der Staatskanzlei, Landesarchiv, historisches Museum Saar, Stadtarchiv Saarbrücken (Hrsg.), Ankunft Saarbrücken Hbf... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar (Saarbrücken 2002).

Trepesch, Christoph, GartenKunst in Saarbrücken (Worms 1999).

Wollgarten, Hanna, „Geographisches – Statistisches – Grundsätzliches“ IN: Pfarrer Heinrich MASSING (Katholisches Pfarramt St. Albert, Saarbrücken)(Hrsg.), Wir ziehen zum Hause des Herrn. Festschrift zur Konsekration der neuen Pfarrkirche „St. Albert“ in Saarbrücken am 28. März 1954 (Saarbrücken 1954).





Abbildungsnachweis

Dittscheid, Hans-Christoph und Klaus Güthlein, Die Architekten Familie Stengel (Petersberg 2005): Abb. 1.

Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft (EWBG) (Hrsg.), 100 Jahre EWBG Eisenbahner Wohnungsbaugenossenschaft EG Saarbrücken 1893-1993 (Saarbrücken 1993): Abb. 15-18, 50, 100, 129.

Katholische Pfarrgemeinmde St. Albert Saarbrücken, Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der Pfarrgemeinde St. Albert 1938-1988 (Saarbrücken 1988): Abb. 81, 82, 102.

Paul, Minoti, Der Ludwigsberg. Fürstliche Gartenkunst in Saarbrücken (1769-1793) (Saarbrücken 2009): Abb. 2, 4-8.

Archive und Museen

Kunsthistorisches Institut der Universität des Saarlandes: Abb. 3.

Landesarchiv Saarbrücken: Abb. 65, 75.

Stadtarchiv Saarbrücken: Abb. 48, 49.

Stiftung Saarländischer Kulturbesitz, Saarland Museum, Alte Sammlung: Abb. 5, 7, 8.

Sonstige

Wolfram Brettar: Abb. 56, 66.

Karlheinz David u. Johann Schumacher: Abb. 9-14, 20-26, 30-47, 51-55, 57-64, 67-77, 85-90, 93-96, 101, 103-111, 120-126.

Günter Dörr: Abb. 113-119.

Karl Heinz John: Abb. 112.

Heribert J. Leonardy: Abb. 84.

Jürgen Meyer: Abb. 91, 92, 97, 98, 127.

Familie Mildenberger: Abb. 19, 27-29, 50, 72, 73, 78-80, 83, 85.

[http://commons.wikipedia.org/wiki/File: F-86F.jpg](http://commons.wikipedia.org/wiki/File:F-86F.jpg): Abb. 99 (8.3.2013).

Die Autoren haben vor Drucklegung versucht, alle Inhaber von Bildrechten ausfindig zu machen. Sollte jemand dabei übersehen worden sein, bitten wir um Nachsicht und Benachrichtigung.

Wir danken all denjenigen für ihre Unterstützung, die dieses Buch ermöglicht haben.

Dr. phil. Heribert J. Leonardy hat Vergleichende und Allgemeine Literaturwissenschaft, Anglistik und Amerikanistik studiert und ist freiberuflicher Kulturschaffender. Das vorliegende Buch ist der erste Titel, den er in seiner Kulturwerkstatt verlegt.

Karlheinz David, Rodenhofer Bürger seit 50 Jahren, verheiratet mit einer Rodenhoferin, die in ihrem Elternhaus in der Ziegelstraße zur Welt kam und noch nie woanders gewohnt hat.



Verlag der Kulturwerkstatt

Fabrica Cultura – die Kulturwerkstatt

Dr. phil. Heribert J. Leonardy (Saarbrücken)

www.fabricacultura.com

Alle Rechte, einschließlich derjenigen des auszugsweisen Abdrucks sowie der fotomechanischen und elektronischen Wiedergabe, vorbehalten.

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken

Redaktion Dr. phil. Heribert J. Leonardy

Layout und Satz www.g-nau.de

Erscheinungsdatum Dezember 2015