

Die Entwicklung des Straßenbahnverkehrs im Sulzbachtal

(Die Linien 6, 8 und 9)

Das achtzehnte und insbesondere das neunzehnte Jahrhundert haben der Welt jene einzigartige Entwicklung der Naturwissenschaften gebracht, durch die eine völlige Umwandlung ihrer gewohnten Lebensformen ermöglicht wurde. Systematische Kohlegewinnung und -verwertung hatten die Dampfkraft zum neuen Prinzip der Produktion und des Verkehrs gemacht; das aus der Kohle gewonnene Gas lieferte Beleuchtung und Beheizung. Aber noch hatte sich die Gaswirtschaft nicht völlig durchgesetzt, als schon durch die Elektrizität eine weitere tiefergreifende Revolutionierung von Wissenschaft, Industrie und Verkehrswesen begann.

Die Industrialisierung Deutschlands im 19. Jahrhundert hatte auch den Bau der Eisenbahnen im Gefolge. Im Saarrevier wurde die erste Eisenbahnlinie Bexbach – Saarbrücken – Forbach durch das Sulzbachtal 1852 in Betrieb genommen, womit eine durchgehende Verbindung vom Rhein bis Paris geschaffen wurde. Bis Ende des Jahrhunderts folgten weitere Strecken, so daß eine Reihe von überörtlichen Verbindungen entstand. Ein innerstädtisches Nahverkehrssystem gab es allerdings noch nicht. Wer es sich leisten konnte, mietete eine Droschke. Ab 1875 setzten Fuhrleute in Saarbrücken und St. Johann Droschken-Omnibusse ein, wie sie in zahlreichen anderen Städten schon früher anzutreffen waren und mit denen sich größere Personengruppen befördern ließen.

In Berlin, Hamburg und Stuttgart sind in den Jahren 1864/66 die ersten Pferdebahnen in Betrieb. Die Berliner hatten als erste den Mut, ihre Bahn auf Elektrizität umzustellen. In den 70er Jahren folgten weitere Städte, die Pferde- oder Dampfwagen einsetzten. Obwohl sich auch in der Saarregion Bürger mit Weitblick für die Einführung der neuen Beförderungsmittel einsetzten, wollten die Verantwortlichen erst einmal die Entwicklung abwarten. Nachdem jedoch die Bedeutung der Nahverkehrsbetriebe in deutschen Städten immer mehr zunahm und die Erfolge für sich sprachen, wurde man endlich auch in Saarbrücken aktiv. St. Johann zeigte sich als Vorreiter in unserer Region. Der Nahverkehr der Stadt mit den Nachbarorten Malstatt-Burbach und

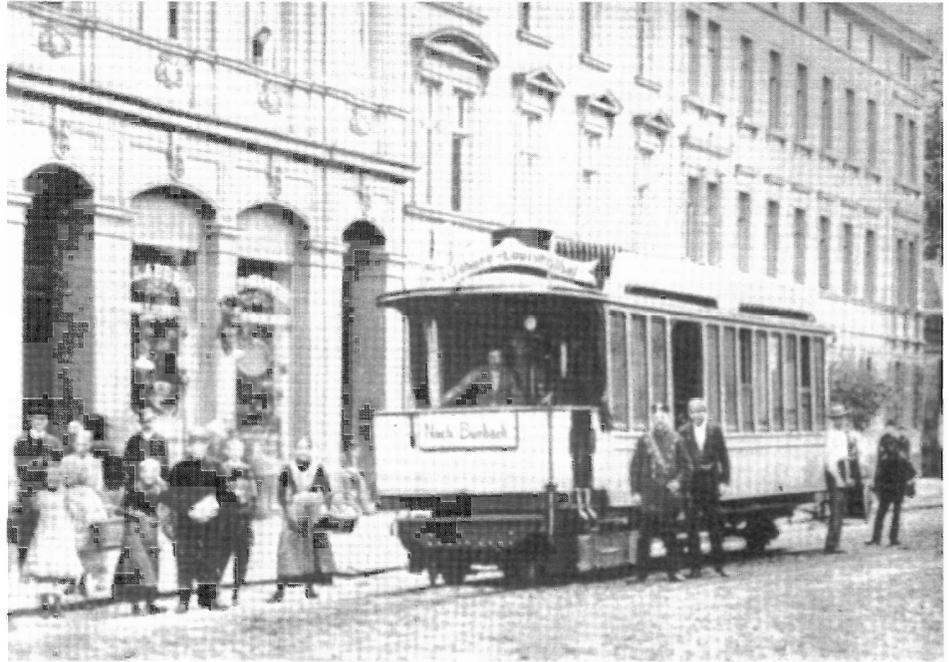
Louisenthal mit der am 4. November 1890 eröffneten Dampfstraßenbahn, die später bis zum Halberg weitergeführt wurde, nahm an Bedeutung ständig zu.

Doch bis die Behörden den Fahrbetrieb freigegeben hatten, wurden noch eine Reihe von Vorschriften aus dem Hut gezaubert. Der Königliche Landrat erließ eine Polizeiverordnung betreffend den Betrieb der neuen Straßenbahn. In zwölf Paragraphen wurde festgelegt, daß Beschädigungen der Bahn und der Strecke verboten, die Fahrbahn freizuhalten und die Tiere der Fuhrwerke beim Vorbeifahren der Bahn festzuhalten seien. Das Tabakrauchen wurde nur in dem offenen Vorderraum und auf dem Hinterperron gestattet, das Mitnehmen von Hunden sowie von Gepäckstücken, die durch Umfang, üblen Geruch oder Unreinlichkeit die Fahrgäste belästigen würden, verboten. Diese Verordnung wurde am 29. Oktober 1890 öffentlich bekanntgegeben.

Nachdem die Eisenbahn am 15. November 1852 auf der Strecke Bexbach – St. Johann – Forbach den Betrieb aufgenommen hatte, setzte auch im Sulzbachtal eine starke Aufwärtsentwicklung ein. Die Trasse der Bahnstrecke war ursprünglich so angelegt worden, daß, so weit wie möglich, die Kohlegruben berührt und, falls erforderlich, an die Strecke angeschlossen werden konnten. Im Bereich von Dudweiler waren zudem die topographischen Verhältnisse derart ungünstig, daß die Trasse nur am nordwestlichen Hang über der sumpfigen Talsenke projektiert werden konnte.

Der Bahnhof, ursprünglich am Bahnübergang Neuhauser Weg errichtet, wurde später auf den heutigen Standort verlegt und war so alles andere als zentral gelegen.

Mit der Bevölkerungszunahme entstanden auf dem Büchel, in der Scheidter Straße, St. Ingberter Straße, auf dem Buppessberg, in der Rehbach, auf dem Kiesel usw. kleine Ansiedlungen von Bergleuten, die langsam zusammenwuchsen. Die „Bergmannscolonie Herrensohr“ entwickelte sich zusammen mit den Anwesen auf der „Wilhelmshöhe“ sowie in Jägersfreude zu einem



*Die Dampfstraßenbahn St. Johann –
Luisenthal in der oberen Bahnhofstraße*

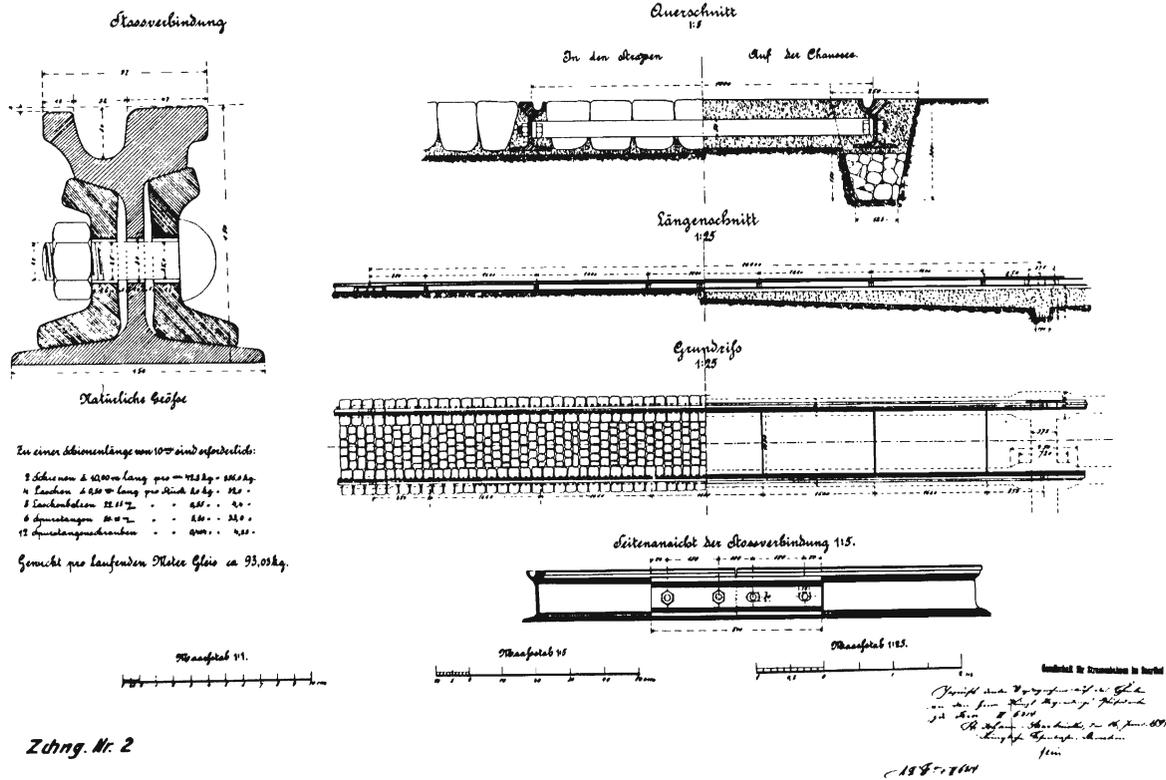
beachtlichen Ortsteil. Damit erhöhte sich ständig die Zahl derjenigen, die neben der Arbeit im Bergbau und bei den Eisenhütten andere Erwerbsmöglichkeiten in umliegenden Gemeinden, insbesondere aber in St.Johann und Saarbrücken, fanden. Der Bedarf an einer zweiten Nahverkehrsverbindung neben der Eisenbahn stieg, kürzere Anmarschwege zu den Haltestellen wurden erforderlich. Dies war auch von den Verantwortlichen der „Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal“ und von deren Vorgängerin von Anfang an erkannt worden, die in den zu erwartenden Fahrgästen aus dem Sulzbachtal eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sahen.

Doch bis diese Straßenbahnlinie endlich in Betrieb genommen werden konnte, waren umfangreiche, oft schwierige Verhandlungen und ein langwieriger „Papierkrieg“ notwendig. Die „Hannoversche Localbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Hostmann und Co“, die mit den Planungen der anzulegenden Strecken und deren Bau von Straßenbahnen im Saartal befaßt war, hatte

bereits vor der Jahrhundertwende in ihren Plänen auch die Verbindung der Saarstädte St.Johann und Saarbrücken mit dem Sulzbachtal vorgesehen. Bereits im Juni 1891 hatte sich die Firma an die Stadt St. Johann gewandt, eine „Fortführung der Straßenbahn nach Dudweiler“ zu genehmigen. Mit einem Beschluß des Stadtrats am 16. Juli 1891 wurde diesem Wunsch stattgegeben. Vorgesehen war ein „Locomotivbetrieb“ (Dampfstraßenbahn) wie im Saartal.

Leider fiel dieses Vorhaben den Auseinandersetzungen zwischen Saarbrücken und St.Johann zum Opfer. Die Saarbrücker wollten unbedingt eine Pferdebahn-Verbindung zum Bahnhof in St.Johann. Der St.Johanner Stadtrat sah in dem Vorschlag keine gute Lösung, während andererseits die Firma Hostmann entsprechende Pläne einreichte und das Vorhaben forcierte. Der Saarbrücker Stadtrat brachte in einem Beschluß vom 23. Mai 1891 zum Ausdruck: „...Die von der Stadt St.Johann begehrten Straßenbahnlinien nach Dudweiler und Brebach könnten von

Normalzeichnung für den Oberbau.



Bauzeichnungen aus den im Jahre 1897 von der "Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, Berlin" gefertigten Plänen für die Gleisanlagen der Straßenbahnstrecken.

der Firma Hostmann nicht gebaut werden, wenn St.Johann nicht auch die Pferdebahnlinie nach Saarbrücken, und zwar ausgehend vom Bahnhof, genehmigen würde“. Der schöne Plan einer Straßenbahnverbindung zwischen den Städten St.Johann und Saarbrücken landete in der Ablage der Rathäuser. Die Firma „Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co. zu Hannover“ war am 4. Dezember 1891 aufgelöst und in die Firma „Vering & Waechter in Hannover“ umgewandelt worden. Am 9. April 1892 gründeten die neuen Firmeninhaber

gemeinsam mit anderen Geldgebern die „Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG“ mit dem Sitz in St.Johann. Bei anschließenden Straßenbahnerweiterungen ging es immer wieder darum, ob Dampfstraßenbahn oder Pferdebahn. Die Verbindung St.Johann – Saarbrücken ruhte weiterhin in den St.Johanner Akten.

Die Saarbrücker hatten trotzdem diesen Plan nicht aufgegeben. Sie verhandelten mittlerweile mit der neu gegründeten „Gesell-

schaft für Straßenbahnen im Saartal AG“. Diese vertraulichen Verhandlungen führten am Ende zu einem Vertrag, in welchem ihnen die gewünschte Verbindung auf der anderen Saarseite zugesichert wurde. Und was sie besonders stolz machte, war, daß ihre Straßenbahn schon mit Elektrizität betrieben werden sollte, während in St.Johann immer noch die qualmenden Züge durch die Straßen rollten. Immerhin kam es 1895 endlich zu einer Einigung zwischen den beiden Städten.

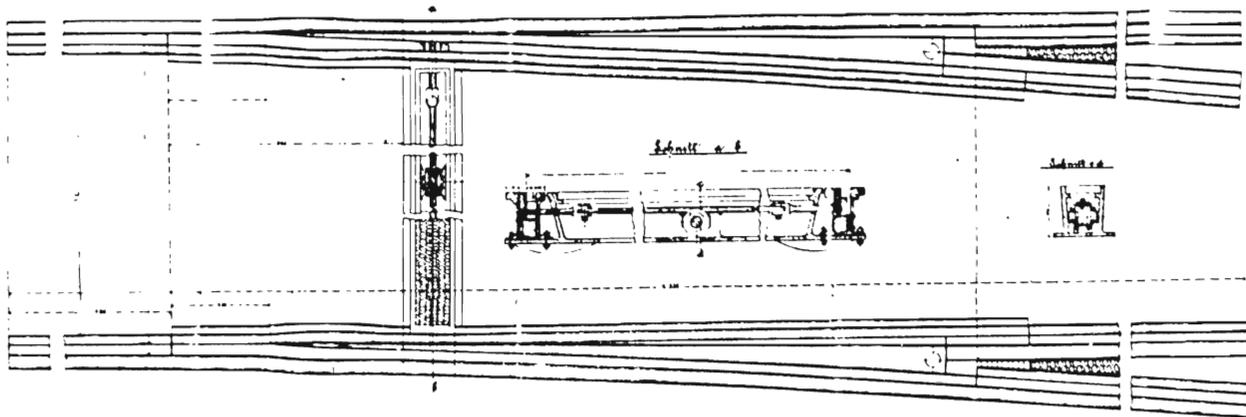
Es verging jedoch eine weitere Zeitspanne, bis sich am 16. August 1897 die Firma Siemens & Halske AG, Berlin, mit dem Vorschlag an die Stadt St.Johann wandte, nunmehr eine elektrische Straßenbahn zu bauen.

Am 24. September 1897 erteilte die Regierung in Trier die Baugenehmigung für die Strecke Malstatt – Saarbrücken – St.Arnual. Die Firma AEG Berlin wurde mit der Ausführung der Arbeiten beauftragt. Die Arbeiten konnten bis Jahresende 1898 so weit abgeschlossen werden, daß der Betrieb am 8. Februar 1899 eröffnet werden konnte.

Die Häuser an der Bahnstrecke waren mit Fahnen geschmückt. Die erste Fahrt der elektrischen Straßenbahn über eine Strecke von 5,8 km wurde ein Volksfest. Nun hatten die Saarbrücker ihre elektrische Straßenbahn, aber der Weg über die Saarbrücke zum Bahnhof der Staatsbahn in St.Johann mußte immer noch zu Fuß gemacht werden.

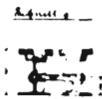
Doppel-Zungenweiche. Radius 40,00. Profil Phoenix Nr 14 $\frac{1}{2}$

gr. 1: 5.



Wassersack mit Neigung 1:6 aus Schienen hergestellt

© G. Baum 1898

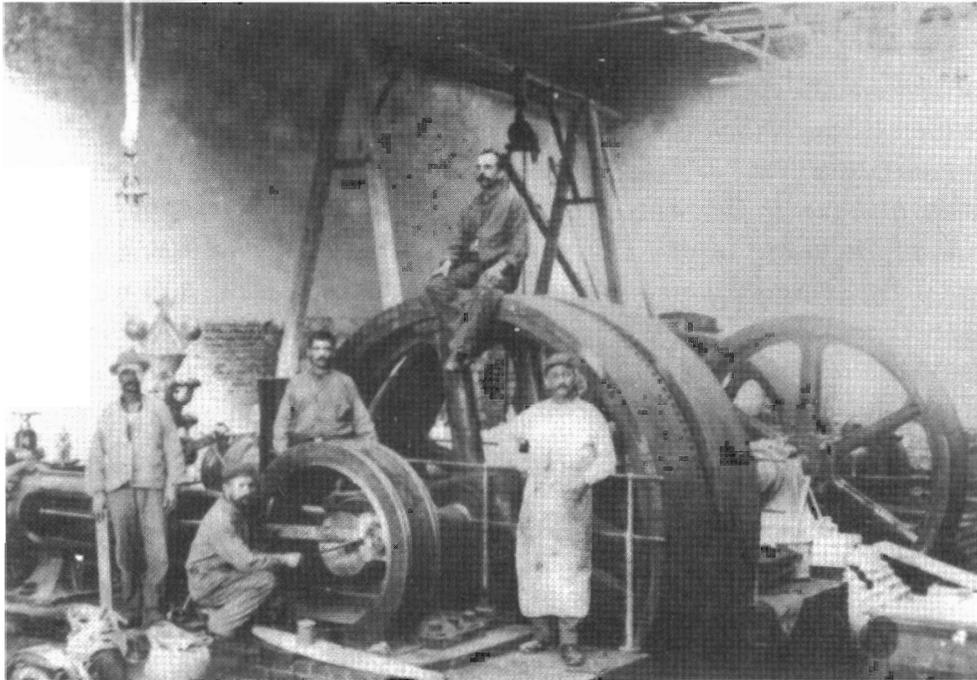


Konstrukt. G. Baumgarten & Sohn

(Handwritten notes in German)
 Für die Ausführung der Weiche
 ist die Firma AEG in Berlin
 am 24. Sept. 1897 beauftragt
 worden.
 Die Weiche ist am 8. Febr.
 1899 eröffnet worden.
 1898

Zichng. Nr. 3

1898



*Umspannwerk der Saarbrücker
Straßenbahn 1899*

Die im Vertrag vom 5. Mai 1899 zwischen beiden Städte festgesetzte Beihilfe der Stadt Saarbrücken in Höhe von 100000 Mark beschleunigte letztendlich das Ganze. Am 8. September 1901 fuhr die Straßenbahn über die Saar.

Kehren wir zu dem Vorhaben, auch eine Straßenbahnanbindung nach Dudweiler zu schaffen, zurück. Eine Zeitungsnotiz aus St.Johann im Jahre 1885 hatte darauf hingewiesen, daß die Absicht bestünde, eine Straßenbahnlinie von Sulzbach über Dudweiler nach St.Johann und weiter bis Louisenthal zu bauen. Der Schreiber stützte sich bei dieser Veröffentlichung auf Pläne der „Hannoverische Localbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co.“.

Es vergingen jedoch ein paar Jahre, bis dieser Vorschlag dem Stadtrat von St.Johann zur Beratung vorgelegt wurde. Im Juni 1891 hatte die Baufirma den Wunsch an die Stadt St.Johann herangetragen, eine „Fortführung der Straßenbahn nach Dud-

weiler zu genehmigen“. Auch hier war vorerst wie im Saartal der „Locomotivbetrieb“ vorgesehen.

Diese Pläne ruhten bis 1897 in den Akten, bis sich die Firma Siemens & Halske AG Berlin mit dem Vorschlag an die Stadt wandte, die Verbindung nach Dudweiler mit einer elektrischen Straßenbahn herzustellen.

Dieser Plan für eine Verbindungsstrecke nach Dudweiler kam wieder zur Beratung in den Stadtrat und wurde sofort akzeptiert. Umgehend wurde ein entsprechender Antrag auf Genehmigung bei der Königlichen Regierung in Trier und beim Landeshauptmann in Düsseldorf gestellt. Aber erst im August 1898 kam die gewünschte Antwort mit der Aufforderung, weitere Unterlagen einzureichen. Außerdem war dargestellt worden, daß das Unternehmen „in seinem jetzigen Umfange unter Beschränkung auf die Strecke St.Johann – Dudweiler nicht geeignet sei, dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in der gewünschten Weise zu dienen.

Die ungemein starke Entwicklung der Ortschaften des Sulzbachtals mache es dringend erwünscht, dieselben gemeinsam durch eine bis Friedrichsthal reichende Straßenbahn mit den Saarstädten zu verbinden“.

Bei dem zwischen der bereits zitierten Firma Hostmann & Co. und der Stadt St. Johann am 5. November 1888 abgeschlossenen Vertrag hatte sich die Stadt St. Johann das Recht vorbehalten, „andere Straßenbahnen irgendwelcher Art, mögen dieselben mit Pferden, Dampf, Electricität oder in anderer Art und Weise betrieben werden, auf ihrem Gebiet zu genehmigen bzw. selbst zu errichten (§ 7)“.

Mittlerweile wurde erkennbar, daß dem elektrischen Antrieb einer Straßenbahn unbedingt der Vorzug zu geben war. Unter dem Titel „Der Fortschritt triumphiert...“ berichtete die Saarbrücker Zeitung in ihrer Ausgabe vom 20. Februar 1899: „Unsere elektrische Straßenbahn hat nun seit einiger Zeit ihren regelmäßigen Betrieb aufgenommen, und das moderne Verkehrsmittel erfreut sich allgemeiner Beliebtheit. Mit einer gewissen Befriedigung blickt man den sauberen Wagen nach, die stolz und sicher in schneller Fahrt die Straße durcheilen. Vergewöhnlicht man sich dagegen die abgenutzten Dampfwagen, die keuchend und pustend St. Johanns Verkehrsadern berühren, so fällt einem unwillkürlich das alte längstvergessene Lied von der Pferdebahn ein: Ja, man fährt gemächlich auf der Pferdebahn, das eine Pferd, das zieht nicht, das andere ist lahm, der Kutscher kann nicht fahren, das macht das lahme Been, und alle 5 Minuten, da bleibt die Karre stehn!

Zum Glück trifft dies bei uns in Saarbrücken nicht zu; im Gegenteil, die Fahrten gehen immer flott und ohne Störung vorstatten. Wir können also mit unseren „Funkendroschken“ ganz zufrieden sein.“

Am 27. Februar 1899 kam es zwischen der Stadt St. Johann und der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG zu einem Vertragsabschluß, in welchem der Bau und Betrieb einer „elektrischen“ Straßenbahnlinie über Dudweiler – Sulzbach – Altenwald nach Friedrichsthal „bis zur Abzweigung des Weges nach Elversberg“ vereinbart wurde.

Die Straßenbahngesellschaft traf daraufhin mit der AEG über den Bau der Linie ein Abkommen, wobei sie „dankend davon Bemerkung nimmt“, daß ein Betrag von 120 000 Mark von der AEG

ihrem Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde. Schon zuvor hatte die AEG der Straßenbahngesellschaft einen Betrag in Höhe von 27 000 Mark überwiesen.

Die für die Strecke St. Johann – Friedrichsthal veranschlagten Baukosten sollten 2 434 440 Mark betragen.

Aber erst mit der vertraglichen Regelung zwischen der Provinzregierung und der Betreibergesellschaft über die genehmigte Nutzung der Provinzialstraße war der Weg für das Vorhaben freigegeben.

„Vertrag

Zwischen dem Provinzialverbande der Rheinprovinz, vertreten durch den Landeshauptmann der Rheinprovinz zu Düsseldorf, einerseits, und der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal, vertreten durch den Vorstand zur Zeit: Herrn Regierungsbaumeister a.D. Karl Arndt in Saarbrücken, Hohenzollernstraße 115, andererseits, wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1.

Auf Grund des § 6 des Gesetzes über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 (Gesetzes. S. 225.) und des Beschlusses des Provinzial-Ausschusses der Rheinprovinz vom 25. Juli 1899 wird der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal hierdurch die Zustimmung zur Mitbenutzung der Provinzialstraße Saarbrücken – Bingen für ihre straßenbahnähnliche Kleinbahn an den nachstehend näher bezeichneten Stellen und unter den Bedingungen dieses Vertrages und den hierzu gehörigen Zeichnungen mit der Maßgabe erteilt, daß wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlagen des Betriebes und der Betriebsmittel, soweit dadurch die Provinzialstraße oder der Verkehr auf derselben berührt wird, erneuter Vereinbarung unterliegen. Die von St. Johann über Jägersfreude, Dudweiler, Sulzbach, Altenwald bis Friedrichsthal führende eingleisige Kleinbahn erhält eine Spurweite von 1 m, wird mit oberirdisch zugeführter elektrischer Kraft betrieben und dient zur Beförderung von Personen und Gepäck.

Sie benützt die Provinzialstraße Saarbrücken – Bingen von Stat. 1,5 + 90 m bis Stat. 13,3 + 90 m im Ganzen auf 11 830 m Länge.

§ 2.

Die Zustimmung zur Straßenbenutzung kann durch den Landeshauptmann zurückgezogen werden, falls der Bau der Bahn nicht bis zum 1. August 1902 vollendet wird.



So sah sie aus, die erste Straßenbahn, die von Friedrichsthal nach St. Johann fuhr. Aufgenommen um 1902 vor dem Restaurant Riedschy; heute befindet sich hier die Schalterhalle des Postamts. (Foto: Privat-Archiv Werner Künzer).

§ 3.

Die Zustimmung zur Benutzung wird der Unternehmerin nur für ihre Person, nicht auch für etwaige Rechtsnachfolger erteilt. Eine Übertragung der erteilten Zustimmung auf einen anderen ist ohne Genehmigung des Provinzialverbandes ungültig.

Dagegen kann die Provinzialverwaltung die obenerwähnte Straßenstrecke ohne Genehmigung der Unternehmerin zur Unterhaltung an einen anderen übertragen, der dann an Stelle des Provinzialverbandes in diesen Vertrag eintritt“.

In insgesamt 24 Paragraphen wurden alle weiteren Details wie die Streckenführung, der Ausbau der Gleisanlagen, über Oberbau, Oberleitungen, Weichen, Haltepunkte, Signalanlagen, Eingriffe in den Naturschutz, wie Fällen oder Beschneiden von Bäu-

men, und vieles andere festgeschrieben. Da heißt es es unter anderem in § 8.: „Das Gleis besteht durchgehends aus Phönix-Rillen-Schienen Profil 14 B von 15 cm Höhe und ist überall mit den Bauflächen in die normale Straßenoberfläche eingelegt“.

Im gleichen Paragraphen wird der Gleisbau in Kreuzungsbereichen beschrieben: „Bei allen Fahrbahnkreuzungen ist die Fahrbahn, sei sie chaussiert oder mit Kleinpflaster versehen, in ganzer Breite in der Länge der Kreuzungen mit Normal-Großpflaster zu versehen, nach Anweisung des Landesbauamts.

Dasselbe soll sofort geschehen bei allen straßeneinwärts liegenden Ausweichungen und Haltestellen mit der Erweiterung, daß hier auch das gegenüberliegende Bankett in derselben Weise zu befestigen“.

Es mußten Böschungen und Wasserrinnen abgepflastert und Stützmauern, Schutz- oder Sperrgeländer errichtet werden. An manchen Streckenabschnitten waren Überwege über die Gleisanlagen für die Anlieger vorgesehen.

Für die Winterarbeitszeit gab es erhebliche Einschränkungen für die gesamte Baumaßnahme. Im § 15. – Herstellungs- und Unterhaltungsarbeiten der Bahn – wird folgendes festgelegt: „In der Zeit vom 1. November bis 15. März dürfen auf Straßeneigentum nur solche Bauarbeiten betrieben werden, die nach Ermessen der Straßenbahnverwaltung durch die Witterung dieser Jahreszeit weder selbst beeinträchtigt werden, noch erheblicher als zu günstiger Bauzeit die Straße zu schädigen und den Verkehr zu belästigen vermögen. Hiernach sind verboten, zum Beispiel alle mit Erdbewegung verbundenen Arbeiten, Gräben- und Rinnenausführungen, Pflasterungen, Neudeckungen, Verlegungen, Hebungen und Senkungen der Straße, Maurerarbeiten.

Die Unternehmerin verpflichtet sich auch für sich selbst und für ihre Bauunternehmer, den Baubetrieb gegen den 1. November so einzurichten, daß alle Arbeiten der vorgenannten Art an diesem Tage zu einem Abschluß gebracht werden, ohne daß Teile unfertig liegen bleiben, über diesen Tag hinaus auf dem Straßeneigentum keinen Aufbruchboden und keine unverwendeten Vorräte an Gleisbettungs- und Straßenbaumaterial sowie keine Maurermaterialien liegen und stehen zu lassen, Schienen und Schwellen aber ohne Bildung eines Verkehrshindernisses und so aufzusetzen, daß sie die Abwasserung der Straße in die Gräben oder Rinnen nicht unterbrechen und den Straßengräben und Rinnen die Vorflut mindestens durch vorläufige Maßnahmen genügend offen zu halten“.

Der § 18. befaßt sich mit dem Entgelt für die Straßenbenutzung: „Es wird festgelegt, daß ein Entgelt für die Benutzung der Straße nur dann erhoben wird, wenn die Bahn mehr als 6 % Reingewinn abwirft. Das alsdann zu zahlende Entgelt beträgt 20 % des nach einer 6%igen Verzinsung des Anlagekapitals sich ergebenden Überschusses. Dies Entgelt wird nach dem Verhältnis der auf Provinzialeigentum liegenden Kilometerlänge der als Einheit zu betrachtenden Bahnanlage berechnet.

Die Unternehmerin hat binnen 3 Monaten nach Ablauf eines Geschäftsjahres einen Betriebsbericht über das vergangene Jahr einzureichen, worin das Anlagekapital, die Ausgaben und

Einnahmen sowie der erzielte Reingewinn anzugeben sind. Das hiernach von dem Landeshauptmann festzusetzende Entgelt ist alsdann binnen 4 Wochen nach zugegangener Aufforderung an die Rendantur der Landesbank Abteilung II in Düsseldorf kostenfrei zu zahlen“.

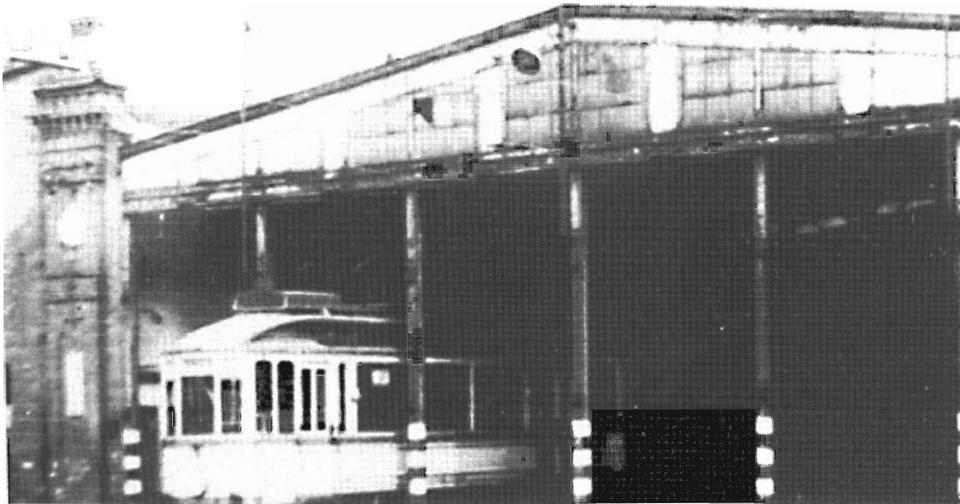
Der § 19 hatte die „Sicherheitsstellung“ zum Inhalt. „Die Unternehmerin muß einen Betrag von 12.000 Mark in Deutscher Reichsanleihe, Preußischen Staatspapieren, Rheinprovinz-Obligationen oder anderen Wertpapieren, die als annehmbar erklärt werden, binnen 14 Tagen nach dem Vertragsabschlusse bei der Rendantur der Landesbank der Rheinprovinz Abteilung II zu Düsseldorf als Sicherheit hinterlegen.

Diese Sicherheit dient in erster Linie als jederzeit angreifbares Unterpfand für die genaue Innehaltung aller der Unternehmerin obliegenden Verpflichtungen. Wenn die Unternehmerin eine ihrer Verpflichtungen trotz förmlicher Aufforderung binnen einer zu stellenden angemessenen Frist nicht erfüllt, ist der Provinzialverband berechtigt, ohne daß es einer weiteren Inverzugsetzung bedarf, das Erforderliche auf Kosten der Unternehmerin ausführen, die Kosten zunächst aus dem Unterpfande bestreiten zu lassen und zu diesem Zwecke die etwa hinterlegten Wertpapiere freihändig ohne vorherige Ankündigung zu veräußern.

Diejenigen Summen, welche aus dem Unterpfande entnommen werden, um irgendwelche Verpflichtungen der Unternehmerin zu decken, müssen binnen 14 Tagen nach erfolgter Benachrichtigung der Letzteren ersetzt werden.

Die Unternehmerin verpfändet dem Provinzialverbande ferner die gesamten, zur Bahneinheit gehörigen Vermögenswerte und verpflichtet sich auf Verlangen des Landeshauptmannes jederzeit darin einzuwilligen, daß zu Gunsten des Provinzialverbandes im Bahngrundbuche gegen das vorliegende Bahnunternehmen eine Sicherheitshypothek in der vom Landeshauptmann festzusetzenden Höhe vermerkt wird“.

Der § 20 befaßt sich sodann mit dem Erwerbsrecht des Provinzialverbandes. Frühestens ab dem 1. Januar 1925 sollte der Provinzialverband berechtigt sein, die Bahn im Ganzen unter denselben Bedingungen zu erwerben, wie solche in den § 31 und ff. des Kleinbahngesetzes für den Erwerb von Kleinbahnen durch den Staat festgesetzt sind usw.



*Depot und Kraftstation
Jägersfreude.
Aufnahme: Privat-Archiv
Gertrud Johann.*

Selbst an den Ablauf der Zustimmungsdauer oder die Zurücknahme der Genehmigung hatte man gedacht. Hierbei hatte der Provinzialverband entweder die Möglichkeit, die Bahnanlagen in sein Eigentum zu übernehmen oder die Unternehmerin hatte die gesamten Bahnanlagen binnen 6 Monaten zu entfernen und den früheren Zustand wieder herzustellen.

Nachdem dieser Vertrag unter Dach und Fach war, konnte endlich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Über den Verlauf der Bauarbeiten, über irgendwelche besonderen Schwierigkeiten, Einsprüche oder gerichtliche Auseinandersetzungen mit Anliegern, Behörden usw. waren keine Aufzeichnungen zu finden.

In Jägersfreude (heute befindet sich an dieser Stelle ein Supermarkt) wurden eine zweite Kraftstation und ein Betriebshof (Depot) für die neue Strecke errichtet, um eine ausreichende Stromversorgung sicherzustellen, bevor der Fahrbetrieb auf dieser neuen Strecke St. Johann – Jägersfreude, Dudweiler, Sulzbach, Altenwald, Friedrichsthal aufgenommen werden konnte.

In einem Geschäftsbericht wurde die technische Einrichtung wie folgt dargestellt: „Zwei Dampfkessel (1-Flammrohrkessel) von je 70 qm Heizfläche, zwei liegende Verbund-Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung und Einspritzkondensation von je 200 Pferdestärken, zwei Dynamomaschinen von je 150 Kilowatt Leistung, eine

Akkumulatoren-Batterie von 270 Elementen mit einer Kapazität von 247 Ampèrestunden, einen Akkumulatoren-Zusatzdynamo mit Motor, einen Streckenzusatzdynamo für 75 Volt und 220 Ampère mit Motor, ein Gradierwerk (System Zschokke), einen Economiser, durch besonderen Motor angetrieben, ein Hochreservoir für 50 cbm Inhalt, sowie die dazugehörigen Schalttafeln mit Leitungen, die gesamte Rohrleitungsanlage, dann je ein Klärbassin, ein Reinwasserbassin und ein Abblasebassin.“

Wann genau man mit dem Bau der Strecke durch das Sulzbachtal begonnen hatte und wann diese Arbeiten beendet waren, darüber waren keinerlei Hinweise zu finden. Auch nicht darüber, ob es schwerwiegende Unfälle gab. Man darf also davon ausgehen, daß die gesamte Baumaßnahme recht zügig voranschritt und daß eine größere Zahl von Arbeitern damit beschäftigt werden konnte. Immerhin gab es vor rund hundert Jahren keine Lastwagen, Bagger, Bohrhämmer, Betonmischer, Förderbänder, Kranwagen usw., nur Pferdefuhrwerke, Schubkarren, Hacke und Schaufel und die menschliche Arbeitskraft standen zur Verfügung.

Die Gleisstrecke wurde ursprünglich von St.Johann ausgehend an der rechten Straßenseite angelegt, später aber aus verkehrstechnischen Gründen teilweise in die Straßenmitte verlegt, so auch in Dudweiler.

Auf jeden Fall konnten die Arbeiten noch vor Beginn der im Vertrag genannten Winterzeit (1. November 1901) abgeschlossen werden. Im Amtsblatt vom 8. August 1901 erfolgte bereits die Veröffentlichung der Genehmigungsurkunde. Die aufgestellten Fahrpläne und die Beförderungstarife wurden schon kurze Zeit später, am 4. September 1901, dem Bürgermeister Neff von St.Johann zur Prüfung vorgelegt.

Am 16. November 1901, es war ein Samstag, wurde der Straßenbahnbetrieb auf der neuen Strecke St.Johann, Jägersfreude, Dudweiler, Sulzbach, Altenwald, Friedrichsthal mit der „Linie 6“ aufgenommen

Da die Strecke eingleisig ausgelegt war, mußten mehrere Weichen eingerichtet werden, an denen sich die Wagenzüge begegneten. Die Weichen wurden von Hand mit einem großen Weichenschlüssel umgestellt, der im Triebwagen mitgeführt wurde. Für die Anwohner an der Straßenbahnlinie, vor allem bei den Haltestellen und den Weichen, bedurfte es eine längere Zeit der Anpassung, bis sie sich an das Geräusch gewöhnt hatten. Besucher empfanden es stets als Lärmbelästigung, wenn der Wagenzug dicht am Hause vorbeifuhr, die Anwohner hörten schon gar nicht mehr hin.

Nach Inbetriebnahme der Sulzbachtalstrecke umfaßte das Verkehrsnetz der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal fünf Linien mit insgesamt 31,8 km Länge. Ein Kraftwerk in Saarbrücken und ein Kraftwerke in Jägersfreude erzeugten mit Dampfmaschinen, die aus vier von fünf Dampfkesseln gespeist wurden, den notwendigen Strom. Die Ausdehnung des Bahnnetzes sowie die Einführung einer dichteren Wagenfolge machten 1909 die Erweiterung der Kraftstationen erforderlich.

Der Wagenpark bestand aus zweiachsigen Triebwagen (Motorwagen) mit 20 Sitz- und 14 Stehplätzen, zweiachsigen Beiwagen mit 16 und 20 Sitz- und 14 Stehplätzen, offene sowie geschlossene Bauart und Spezialwagen für den Dienst- und Arbeitswagenverkehr.

Die ersten Triebwagen wurden bei der Firma Herbrand in Köln-Ehrenfeld (die bereits Wagen für die Dampfstraßenbahn konstruiert hatte) in Zusammenarbeit mit der AEG gebaut.

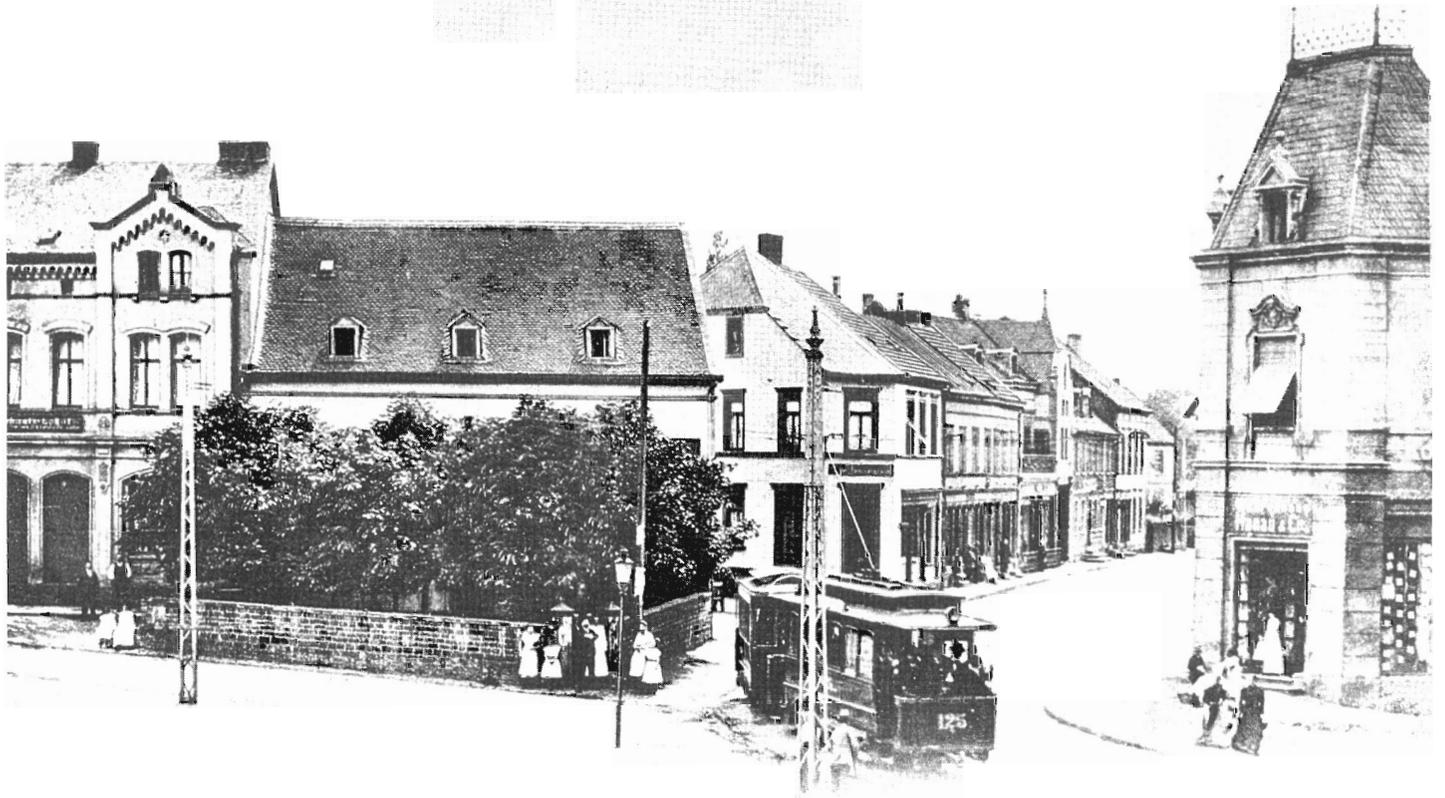
Allerdings waren die damaligen Bahnwagen nicht mit den späteren zu vergleichen. Es waren kleine Wagen mit kurzem Rad-

stand, mit offenen Plattformen und Längssitzen im Gewicht von 7 Tonnen; ihre Motorenstärke betrug allerhöchstens 70 PS. Ab 1912 wurden Zug um Zug die offenen Plattformen geschlossen. So wie heute wußte auch damals die Straßenbahngesellschaft sich mit ihren Gesamtleistungen gut darzustellen. Das Gewicht des gesamten rollenden Betriebsmaterials betrug 782 Tonnen, die Wagen boten insgesamt 3530 Plätze dar. Daß Netz maß (wie schon bereits erwähnt) 31,8 km bei einer reinen Gleislänge von 54,92 km.

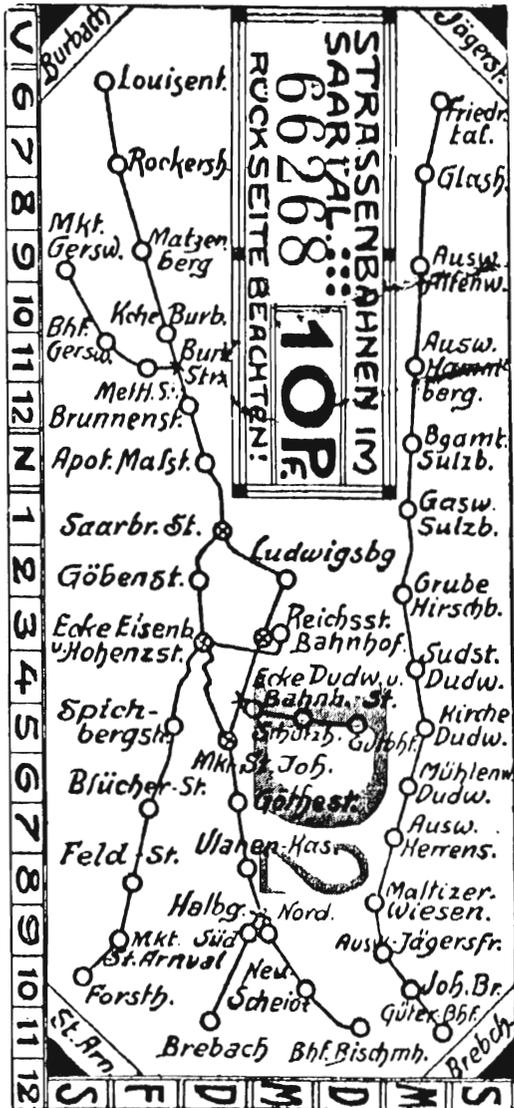
Das Tarifsystem war wesentlich einfacher aufgebaut wie heute. Es gab nur vier Fahrscheinsorten zu 10, 15, 20 und 25 Pfg. Sehr ungünstig für das Unternehmen machte sich der abnorm hohe Rabatt bemerkbar, der auf Zeitkarten gewährt wurde. Die durchschnittliche Einnahme je Zeitkartenfahrt war damals nur 4,6 Pfg., je Arbeiterfahrt 3,25 Pfg und je Schülerfahrt 2,6 Pfg., gegenüber 9,3 Pfg. Selbstkosten je beförderte Person. Infolge dieser billigen Preise für Zeitkarten fuhren über ein Viertel aller Fahrgäste auf Ermäßigungskarten. Dabei fiel noch besonders nachteilig ins Gewicht, daß diese Fahrgäste die Straßenbahn alle um dieselbe Zeit, zu Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß, zu Schulbeginn und Schulschluß, benutzten. Es mußte daher zur Bewältigung dieser Verkehrsspitzen ein großer Wagenpark unterhalten werden, der zu anderen Zeiten unbenutzt war und sich infolge des zu niedrigen Tarifs in der kurzen Zeit seines Einsatzes nicht bezahlt machen konnte. Gerade in diesen unter den Gestehungskosten liegenden Preisen für Zeitkarten lag eine der Ursachen für die dauernde Finanzschwierigkeit der Gesellschaft.

Für die Gemeinden im Sulzbachtal und damit auch sehr wesentlich für Dudweiler bedeutete die neue Straßenbahnverbindung zu den Nachbargemeinden bzw. nach Saarbrücken eine ganz wesentliche Verbesserung im Nahverkehr. Viele Berufstätige und Schüler hatten plötzlich kürzere Anmarschwege zu den Haltepunkten, und am Zielort wiederum war man oft sehr viel schneller am Arbeitsplatz oder in der Schule. Diese neuen Annehmlichkeiten nahmen mit dem weiteren Streckenausbau der Gesellschaft ständig zu.

Bis zum Ausbruch des I. Weltkriegs gab es keine wesentlichen Änderungen bei dem Unternehmen. Der Krieg mit seiner Materialknappheit und seinem Mangel an Arbeitskräften stellte die allerhöchsten Anforderungen, die oft nicht erfüllt werden konnten. Das Jahr 1918 übertraf aber alles vorher dagewesene. So konnte



*Straßenbahnzug von St. Johann kommend am Dudweiler Markt. Aufnahme um 1902.
(Ansichtskarte: Privat-Archiv Werner Künzer).*



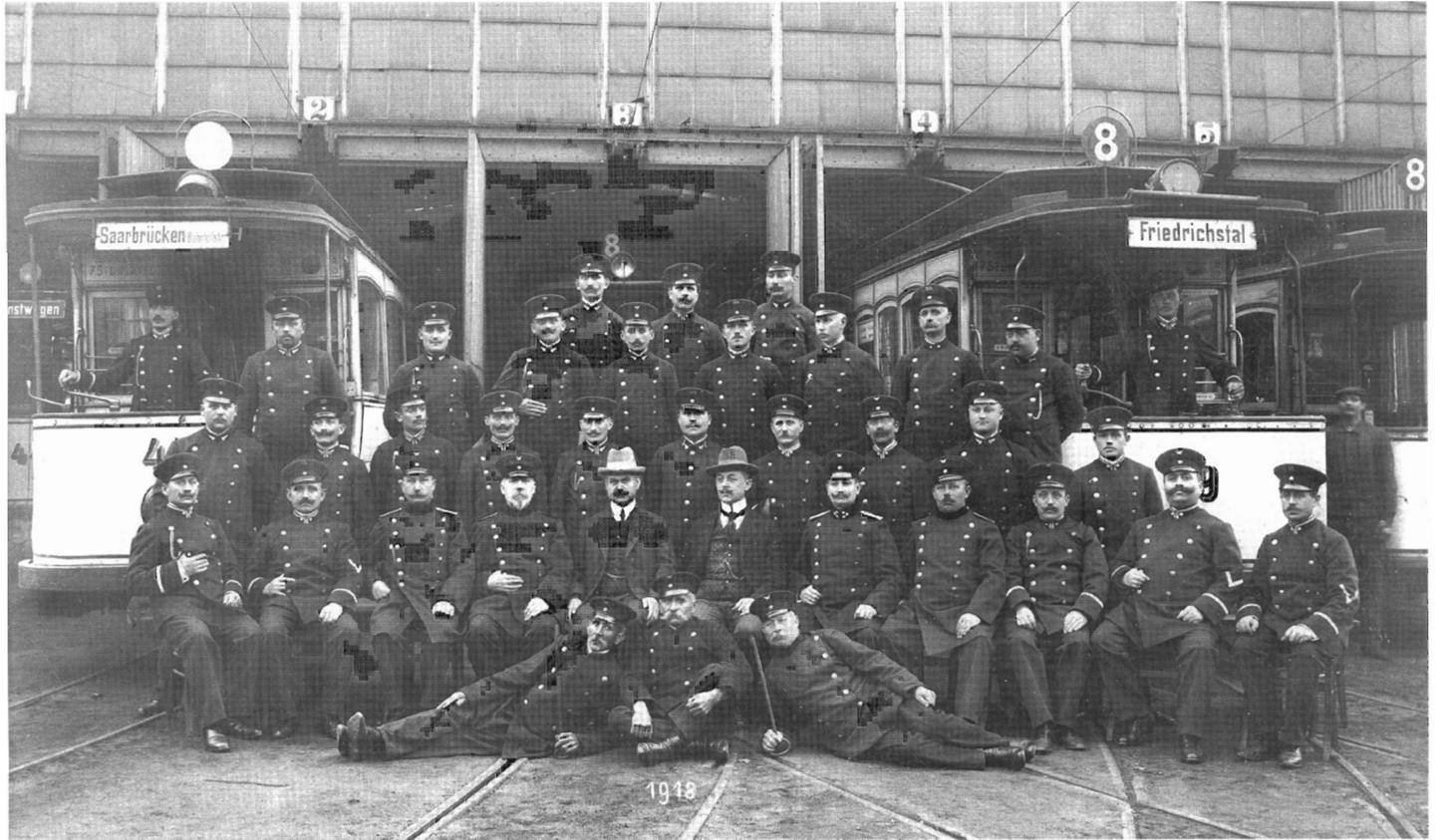
So sahen die Fahrscheine der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal im Jahre 1908 aus.

es auch nicht ausbleiben, daß bei Friedensschluß das Betriebsmaterial vollständig heruntergewirtschaftet war. Es hätte schon jetzt die Notwendigkeit zum vollständigen Neuaufbau des Unternehmens bestanden, aber die Inflation brachte neue Schwierigkeiten. Die ständig abwärts gleitende Währung machte eine geordnete Wirtschaftsführung unmöglich. Jede Tarifierhöhung wurde durch neue Entwertung wettgemacht; niemals konnten die Preissteigerungen ausgeglichen werden, da bei zu krasser Steigerung die Fahrgäste einfach nicht mehr fuhren. Die Betriebsleitung mußte sich darauf beschränken, wenigstens die nackten Löhne durch das Fahrgeld hereinzubekommen. Nur die allernotwendigsten Unterhaltungsarbeiten konnten ausgeführt werden. Dies war für die Strecke im Sulzbachtal besonders gravierend, weil sich gerade hier für die Gleisanlagen durch auftretende Bergschäden ständig neue Unfallgefahren ergeben konnten. Im Laufe des Jahres 1921 wurde die Lage des Unternehmens so schwierig, daß, trotz eines Zuschusses der Stadt Saarbrücken von 1,8 Millionen Papiermark, die vorübergehende Schließung nicht zu umgehen war. Auch nach Wiederaufnahme des Betriebes mit stark verringerter Belegschaft war das Unternehmen noch nicht lebensfähig. Erst nach Festigung der Währung war wieder eine geordnete Wirtschaftsführung möglich.

Bei Einführung des Frankentaris kostete die erste Teilstrecke 0,20 Frs, jede weitere Teilstrecke 0,15 Frs. bis zum Höchstbetrag von 1,50 Frs. Als dieser Tarif in Kraft trat, wanderten sofort 50 % aller Fahrgäste ab und kamen erst wieder, als am 1. Juni 1923 der Franken allgemeines Zahlungsmittel im Saargebiet wurde. Nachdem noch im gleichen Jahr (vom 10. Februar bis zum 6. Mai) der Betrieb wegen des Bergarbeiterstreiks vollkommen geruht hatte, ging es vom Zeitpunkt der Währungsumstellung ab ständig aufwärts.

Im Jahre 1926, also 25 Jahre nach Eröffnung der Sulzbachtalstrecke, wurde diese von Friedrichsthal bis Spiesen um 4,8 km ergänzt, in Elversberg eine kleine Wagenhalle errichtet.

Die Stromversorgung durch eigene Kraftwerke hatte man mittlerweile als unwirtschaftlich erkannt und aufgegeben. Es erwies sich als zweckmäßiger, den Strom von großen Kraftzentralen zu beziehen und in eigenen Umformerstationen lediglich auf die benötigte Spannung umzuwandeln. Der Wagenpark wurde im Laufe der Jahre immer mehr verbessert. Der Unterschied zwischen den kleinen leichten Triebwagen zu Anfang des Jahrhun-



*Das 1918 beim Depot Jägersfreude stationierte Personal
Aufnahme: Privat-Archiv Gertrud Johann*

derts mit offenen Plattformen und den Großraumtriebwagen mit gediegener Inneneinrichtung ließ so recht den Fortschritt der Zwanziger und Dreißiger Jahre erkennen. Die Antriebskraft der Wagen lag zwischen 100 und 150 PS. Die gesamte Netzlänge hatte sich auf 51,25 km erhöht.

Von Anfang an waren an der Bahnstrecke zwischen St.Johann und Friedrichsthal (später Spiesen) immer wieder Reparaturen und Veränderungen an den Gleisanlagen erforderlich. Gerade die über die Kohlenabbaugebiete führenden Streckenabschnitte wurden oft in Mitleidenschaft gezogen. Im Bereich von Dudweiler war dies vor allem zwischen „Malditzerwiese und Einmündung Mühlenweg“ an der Tagesordnung. Im Geschäftsbericht der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal für das 21. Geschäftsjahr 1913 wurde unter anderem aufgeführt: „...daß auf der Friedrichsthaler Strecke 2400 m Gleiserneuerungen durchgeführt werden mußten“. Mit zunehmendem Verkehr mußten auch neue Weichen angelegt werden, wenn man den Fahrbetrieb von Verspätungen freihalten wollte. Auf derartige Baumaßnahmen an der Strecke mußte jeweils vorher mit einer Presse-Veröffentlichung (siehe Abbildungen) hingewiesen werden, wie zum Beispiel beim Einbau einer Hilfsausweichung bei der Haltestelle Herrensohr vor dem Gasthaus Fries (gegenüber der Einmündung Herrensohrer Weg) im Dezember 1915 oder 1921 der Verlegung der Gleisstrecke von der rechten Straßenseite in die Straßenmitte oberhalb der Haltestelle Herrensohr Richtung Dudweiler Markt. Während im Gebiet der Stadt Saarbrücken die Strecken mittlerweile weitgehend zweigleisig angelegt worden waren, blieb es im Sulzbachtal beim eingeleisigen Bahnverkehr.

Bald verkehrten auf der Sulzbachtal Strecke drei Linien: die Linie 6 nur noch bis Dudweiler, später nur bis Jägersfreude, die Linie 8 bis Friedrichsthal und ab 1926 die Linie 9 bis Spiesen. Die Strecke durch das Sulzbachtal hatte sich bald zu einer der bedeutendsten des gesamten Straßenbahnnetzes entwickelt. Für die Endstelle der Linie 6 hatte man am Dudweiler Markt in das nördliche Straßenstück (heute Beethovenstraße) ein kurzes Gleis angelegt, auf welchem die Linie 6 endete und auch wieder abfuhr.

Die Straßenbahngesellschaft versuchte mit allen Mitteln, neue Fahrgäste zu gewinnen. So konnte man zum Beispiel mit den Straßenbahnzügen Sonderfahrten durchführen. Behörden, Berufs- oder Sportgruppen, Schülerklassen und Vereine, später

Anlage einer Hilfsausweichung.

Auf Grund des § 17 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 wird hiermit zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal beabsichtigt, auf der Saarbrücke Straße bei der Haltestelle Herrensohr (Fries) eine Hilfsausweichung anzulegen.

Der Plan liegt vom 24. ds. Mts. bis einschließlich 6. Januar 1916 auf dem Gemeinde-Bauamt hierorts, Rathaus 1. Stock, Zimmer Nr. 2 während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus, woselbst auch Einsprüche gegen den Plan schriftlich oder mündlich zu Protokoll erhoben werden können.

Dudweiler, den 22. Dezember 1915.

Die Polizeiverwaltung
Der Bürgermeister
Jost.

Umlegung des Straßenbahngleises.

Auf Grund des § 17 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 wird hiermit zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal beabsichtigt, das Straßenbahn Gleis auf der Strecke 5, 5 (bei Fries) bis Km 5,8 auf Mittellage zur Verlegen. Der Plan liegt vom 16. bis einschließlich 30. April ds. Jrs. auf dem Gemeinde-Bauamt Rathaus 1. Stock Zimmer Nr. 17 während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus, woselbst auch Einsprüche gegen den Plan schriftlich oder mündlich zu Protokoll erhoben werden können.

Dudweiler, den 14. April 1921

Die Polizeiverwaltung Der Bürgermeister

Anzeigen der Polizeiverwaltung in der „Dudweiler Zeitung“ über geplante Baumaßnahmen der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal im Ortsbereich von Dudweiler.

im Dritten Reich sogar Parteiverbände, nutzten diese Möglichkeiten, wie die Abbildung zeigt.

Während der Zeit der Saarabstimmung wurden Auswärtigen bzw. aus dem Ausland angereisten Abstimmungsberechtigten sogar Freifahrten ausgehändigt.

Der Ausbruch des 2. Weltkrieges brachte erneut eine Einschränkung im Straßenbahnverkehr, auch im Sulzbachtal. Bei der Haltestelle Herrensohrer Weg wurde ein Schlagbaum errichtet. Hier begann die sogenannte „Rote Zone“, ein ca. 10 km breiter Gebietsstreifen ab der deutsch/französischen Grenze, die von der Zivilbevölkerung in den ersten Tagen des September 1939 geräumt werden mußte. Der Straßenbahnbetrieb wurde stark eingeschränkt, eine Reihe von Straßenbahnwagen sogar ebenfalls evakuiert und in Mannheim/Ludwigshafen eingesetzt. Als im Frühsommer 1940 die „Rote Zone“ für die evakuierte Bevölkerung wieder freigegeben wurde, kehrten auch die Einwohner von Herrensohr und Jägersfreude zurück. Der Straßenbahnbetrieb wurde wieder voll aufgenommen. Die zweite Evakuierung im Oktober 1944 sowie die gewaltigen Zerstörungen durch die Luftangriffe und durch Artilleriebeschuß beeinträchtigten den Straßenbahnbetrieb gewaltig. Für Verwundetentransporte zwi-

schen Jägersfreude und Spiesen wurden Fahrzeuge extra umgerüstet. Selbst in den letzten Kriegstagen, und zwar bis zur Einstellung der Kampfhandlungen in unserem Gebiet, konnte die Strecke bis Jägersfreude jedoch eingeschränkt weitergeführt werden.

Nach dem Einmarsch der Amerikaner hatten diese bereits am 25. März 1945 angeordnet, daß unter allen Umständen der Straßenbahnbetrieb auf bestimmten Strecken sofort wieder aufgenommen werden sollte, obwohl eine ausreichende Stromversorgung wie einsatzbereite Fahrzeuge fehlten. Für die Straßenbahngesellschaft eine kuriose Situation. Für den Betrieb auf der Sulzbachtalstrecke standen nur je vier einigermaßen fahrbereite Straßenbahn-Triebwagen und -Beiwagen sowie ein Omnibus zur Verfügung. Die Belegschaft in Jägersfreude bestand aus 10 Arbeitskräften. Erstaunlicherweise stellten die Amerikaner einen Pioniertrupp mit Fahrzeugen, Baumaschinen und Material zur Verfügung. Die zerstörten Oberleitungen wurden provisorisch befestigt. Der Fahrbetrieb konnte weisungsgemäß, aber eingeschränkt, im Monat April aufgenommen werden.

Bei Ende des Krieges war rund die Hälfte des Wagenparks zerstört, die restlichen Fahrzeuge weitgehend beschädigt. Die zer-

Politische Leiter der NSDAP steigen am Dudweiler Markt in die Straßenbahn, um nach Saarbrücken zu einer Kundgebung zu fahren. (Foto: Privat-Archiv Werner Künzer).





10. Mai 1959
Zum letzten Mal fährt die Straßenbahn von Dudweiler nach Saarbrücken

störten Fahrzeuge mußten so weit wie möglich wieder aufgebaut bzw. repariert werden. Es kam zu kuriosen Provisorien. Auf der Strecke Römerkastell – Ormesheim wurde kurzerhand die Dampflokomotive einer Baufirma als „Triebwagen“ für die Anhängewagen eingesetzt. Hilfe kam sogar aus dem benachbarten Frankreich wie aus Straßburg oder aus unserer Patenstadt Saint Avold, die ihre letzte Straßenbahn den Saarbrückern überließ.

Aber die Tage der elektrischen Straßenbahn waren leider gezählt. Schon in den Dreißiger Jahren waren neue Strecken mit Autobussen entstanden. Nach dem Krieg wurden 1948 die ersten Obuslinien (mit Oberleitungsbussen) in Betrieb genommen. Dies nicht immer ganz freiwillig, denn wegen Einfuhrschwierigkeiten war es einfach nicht mehr möglich, moderne Straßenbahnzüge aus der Bundesrepublik einzukaufen. Bereits 1964 war die Zeit der Obuslinien wieder vorbei, die Fahrzeuge wurden aus dem Verkehr gezogen und verschrottet. Doch durch unsere Gemeinde fuhr weiterhin die Straßenbahn.

Da sich in den Nachkriegsjahren die Beförderungsentgelte nicht nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern nach sozialpolitischen Forderungen richteten, waren die Straßenbahnbetriebe, und dies nicht nur in Saarbrücken, sondern auch in den westlichen Nachbarländern, in eine Krise geraten. Eine Umstellung des Straßenbahnbetriebes schien vorprogrammiert, so auch in Saarbrücken und damit naturgemäß auch im Sulzbachtal.

Hier war zum Beispiel ein doppelgleisiger Ausbau wegen der Niveauverschiebungen durch Grubensenkungen nicht möglich. Es sollte ein Verkehrsmittel eingesetzt werden, das von Gleisanlagen und Oberleitungen unabhängig war: also Busbetrieb.

Die Einstellung des Straßenbahnbetriebes auf dieser wichtigen Strecke war in zwei Etappen vorgesehen. Die Strecke Spiesen – Dudweiler wurde am 5. November 1958 zum letzten Mal befahren, und am 10. Mai 1959 rückte die letzte mit Girlanden geschmückte Straßenbahn von Dudweiler ins Depot in Saarbrücken ein. Links und rechts standen auf den Bürgersteigen der Saarbrücker Straße die Bürger von Dudweiler und nahmen Abschied von ihrer geliebten Straßenbahn.

In all den Jahren seit Bestehen der Straßenbahn durch das Sulzbachtal hat es erfreulicherweise nur wenige ernsthafte Unfälle

gegeben. Man darf feststellen, die „gute alte Straßenbahn“ war ein verhältnismäßig sicheres Beförderungsmittel.

Seit die erste Straßenbahn durch das Sulzbachtal fuhr, ist bald ein Jahrhundert vergangen. Längst gibt es wieder Pläne für einen Nahverkehr auf Schienen, zur nahen Universität, vielleicht auch durch das Sulzbachtal. Und in Saarbrücken fährt sie schon – die neue Stadtbahn.

Quellen- und Literaturverzeichnis:

- 1) Archiv Stadtbezirk Dudweiler
- 2) Albert Ruppertsberg III. Teil 2. Band „Geschichte der Städte Saarbrücken und St.Johann“ bis zum Jahre 1914.
- 3) Albert Ruppertsberg, „Geschichte der Gemeinde Dudweiler“, 1923
- 4) „25 Jahre Stadt Saarbrücken“ – Herausgeber Dr. H. Krueckemeyer. Saarbrücker Druckerei und Verlag AG, 1934.
- 5) „Saarbrücken – Wirtschaftszentrum an der Grenze“. Herausgegeben von der Sparkasse der Stadt Saarbrücken 1960
- 6) „75 Jahre Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG – Saarbrücken 1892-1967“
- 7) „1000 Jahre Dudweiler – 977-1977“ Herausgeber Landeshauptstadt Saarbrücken – Stadtbezirk Dudweiler, 1977
- 8) „Hundert bewegte Jahre 1892-1992“ Die Geschichte der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG. Verlag Die Mitte, Saarbrücken, 1992.
- 9) Werner Konter, „Erinnerungen an die Straßenbahn“ Logos-Verlag Saarbrücken, 1992.