

## Mainzer Straße 72: Ferrumhaus und Nachbarschaft

### Mainzer Straße 66 – 70: „Central-Garage“

Stand 16. September 2011

#### Ferrumhaus

Das Einzeldenkmal Ferrumhaus in der Mainzer Straße 72 ist ein viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus. Es wurde 1924 nach Plänen von Otto Eduard Büche für die Ferrum Eisen- und Maschinen-Handelsgesellschaft m.b.H. errichtet.

Das FERRUMHAUS dürfte jedem Saarbrücker, jeder Saarbrückerin bekannt sein. Bewusst oder unbewusst. Dieser schöne denkmalgeschützte Altbau steht in der Mainzer Straße zwischen dem Edeka Lonsdorfer und einer Baulücke zur Uhlandstraße. 1924 von Otto Büche für die Eisen- und Maschinen Handelsgesellschaft entworfen, beherbergte das FERRUMHAUS bis in die frühen 1980er Jahre die Uhland Apotheke und Banken, deren noch vorhandenen Tresore Namensgeber für die Tagesbar TRESOR sind. Das FERRUMHAUS hebt sich durch seinen Architektur-Stil der 20er Jahre von den umliegenden Häusern ab. Das Bauvorhaben war eines der ersten Objekte, die dem Gestaltungsbeirat der Landeshauptstadt Saarbrückens vorgestellt wurde. Die drei renommierten Architekten, die den Gestaltungsbeirat mit der Stadtplanung, der Baudezernentin, dem Amt für Denkmalschutz und den Fraktionen des Stadtrates zusammen bilden, waren von der Idee diesem Gebäude neues Leben einzuhauchen angetan und begrüßen das Projekt. Quelle: <http://www.my-next-home.de/immobilien/wohnung-saarbruecken/E1207661/>

Das denkmalgeschützte Ferrumhaus, 1924 von dem Architekten Otto Büche erbaut, ist einer der seltenen Geschäftsbauten der saarländischen Zwischenkriegsära. Mit seinen Anklängen an einen sachlichen Klassizismus akzentuiert es den mittleren Abschnitt der Mainzer Strasse. Obwohl es mit zwei Giebelwänden als Blockrandbebauung konzipiert wurde, hat es nie direkte anschließende Nachbarn gefunden. Der Neubau korrigiert diesen städtebaulichen Missstand. Primäres Ziel ist es, das Gebäude trotz schwieriger Grundstückssituation auf selbstverständliche Art in die Umgebung einzupassen. Mit dem fünfgeschossigem Neubau werden die baurechtlichen und ausstattungstechnischen Defizite des Altbaus (Fluchtwege, Brandschutz, Aufzug) behoben, ohne seinen Denkmalwert zu beeinträchtigen. Daneben wird die breite Baulücke zur Uhlandstrasse geschlossen, um für das Quartier attraktive Nutzungen wie Wohnungen und Büros mit einem begrünten Innenhof zu schaffen. Quelle: [http://www.german-architects.com/de/baubar/projekte-3/ideenanstoss\\_ferrumhaus-44280](http://www.german-architects.com/de/baubar/projekte-3/ideenanstoss_ferrumhaus-44280)

**Otto Eduard Büche** (1872 – 1941) wurde in Wehr / Baden geboren. Er absolvierte sein Studium an der Baugewerkeschule Karlsruhe (heute Fachhochschule), danach war Büche als Architekt in Südbaden tätig. Viele von ihm geplante Gebäude finden sich in Karlsruhe, beispielsweise 33 nachweisbare Mietshäuser in der Oststadt. Mehrere Mietwohnhäusern wurden von ihm 1904 für verschiedene Bauherren entworfen und prägen bis heute durch einen späthistoristischen Baustil die Durlacher Allee. Ein Gebäude wurde 2002 im Rah-

men des Tag des offenen Denkmals in Karlsruhe vorgestellt. 1906 zog Otto Eduard Büche nach Saarbrücken um.

## **In direkter Nachbarschaft zum Ferrum-Haus – die „Central-Garage“**

### **Die Mainzer Straße verändert ihr Gesicht**

Das aufblühende Automobilgewerbe der 1920er Jahre veränderte das Gesicht Saarbrückens. Die neuen Firmen konzentrierten sich vor allem im Bereich der Großherzog-Friedrich-Straße und der Mainzer Straße, wobei hier auch die abzweigenden Straßen wie etwa die Rosenstraße und Bleichstraße zu nennen sind. Der Grund für diese Entwicklung dürfte in den Verkehrsströmen zu finden sein und in der Tatsache freier Grundstücke mit der Möglichkeit, entsprechende Baumaßnahmen vorzunehmen. Der Verkehr aus der Pfalz und dem Rhein-Main-Gebiet lief über die Kaiserstraße in Scheidt und die Schafbrücke in die Mainzer Straße.

Für die Bewohner der dort errichteten teilweise sehr herrschaftlichen Häuser stellte diese Entwicklung eine starke Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität dar. Die Kommunalpolitik orientierte sich jedoch allein an den wirtschaftlichen Interessen. So beschloss die Baukommission am 17. April 1928: „In Anbetracht der Zunahme der geschäftlichen Niederlassungen in dem Gebiet der gesamten Mainzer Straße stimmt die Baukommission der Umzonung dieser Straße sowie der Großherzog-Friedrich-Straße und der Arndtstraße nach Zone I zu“. Von den Werkstätten gingen Betriebsgeräusche aus, vor allem lautes Hämmern. Zugleich befürchteten die Anwohner Feuergefahren angesichts der großen Treibstofflager. Die Kraftfahrzeughandels-gesellschaft (KHG) in der Arndtstraße plante 1928 eine Erweiterung ihrer Tankstelle um zwei Tankanlagen mit jeweils 2000 Liter Fassungsvermögen. Gut 100 Anwohner protestierten in einer „Postzustellschrift“ an den Oberbürgermeister. Eine Vielzahl von Haushalten der Lessingstraße und Großherzog-Friedrich-Straße schaute zudem von ihren Balkonen nun direkt auf die Ostgarage.<sup>1</sup>

### **„Tag und Nacht geöffnet“ – der moderne Garagenbetrieb am Beispiel der „Central-Garage“ in der Mainzer Straße 66 bis 70**

Beim Kauf eines Automobils stellte sich bis weit in die 1920er Jahre stets die Frage der Unterbringung. Einerseits waren weder die Straßenplanung noch die vorhandene Bausubstanz auf das neue Verkehrsmittel eingestellt, andererseits erließ das deutsche Kaiserreich angesichts der möglichen Gefährdungen, die von dem neuen Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotor ausgehen konnten, viele Vorschriften. So wurde vom Polizeidirektor in Saarbrücken in einer „Sondervorschrift zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungstriebwerk“ vom 17. April 1913 angeordnet, dass der Fußboden „ölfest“ und bei der Unterbringung in geschlossenen Räumen „Fenster aus feuerfestem“ Glas vorhanden

<sup>1</sup> Saarbrücker Zeitung vom 31. Juli 1928.

## Interessengemeinschaft Quartier Mainzer Straße Geschichtswerkstatt



sein müssen. Das Unterstellen eines Automobils mit Verbrennungsmotor gestaltete sich als aufwendige „Geschichte“, sofern man bereit war, diese Vorschriften zu beachten.<sup>2</sup>

Wer mit dem Auto reiste, brauchte in den ersten Jahrzehnten des Automobils einen bewachten Unterstellplatz, denn viele Autos waren offen gebaut und verfügten bis weit in die 1920er Jahre auch nicht über Tür- und Lenkradschloss. Es existierte auch noch kein Tankstellennetz. Der Wartungsaufwand an den Fahrzeugen war zudem enorm hoch. Nach jeder Fahrt waren Schmierdienste und eine Kontrolle der Flüssigkeitsstände erforderlich. Damals waren die Öl- und Kraftstoffqualitäten noch auf einem geringen Entwicklungsstand. Sie waren Wasser anziehend. Wer das ignorierte, bezahlte mit Motorschäden. Um solche zu vermeiden, wurden die Flüssigkeiten nach jeder Fahrt abgelassen und vor dem nächsten Start wieder aufgefüllt. Gestartet wurde meist mit Kurbel. Die vermögenden Autobesitzer leisteten sich nicht zuletzt deshalb Chauffeure. Ab Mitte der 1920er Jahren wurde vieles einfacher und der Anteil der Selbstfahrer stieg.

Lösungen für all diese Probleme boten die zahlreich entstehenden so genannten „Garagen“, die vielfältige Funktionen übernahmen. Hier konnte man sein Auto nicht nur abstellen, sondern gleichfalls warten oder reparieren lassen, man konnte Benzin tanken und Reifen wechseln. Auch Neuwagen wurden hier zum Kauf angeboten. Die Betriebe waren Tag und Nacht geöffnet, mit Blick auf das Parken und die Zugänglichkeit der Fahrzeuge. Der Unternehmenstyp „Garage“ bot eine Totalversorgung rund ums Automobil.

„Garage“ – dieses aus dem Französischen kommende Wort sollte die gesamte neue Branche der Dienstleistungen rund ums Automobil zusammenfassen.<sup>3</sup> Heute gibt es ihn nur noch selten, so in unserer Region bei der 1939 gegründeten Bliesgaugarage in Blieskastel und der Saar-Pfalz-Garage in St. Ingbert, der 1928 in Kaiserslautern gegründeten Torpedo-Garage oder der Stuttgarter Schwabengarage, einem großen Ford-Händler mit diversen Autohäusern in ganz Deutschland. In der deutschsprachigen Schweiz und auch in Frankreich hat sich der Ausdruck hingegen bis heute im Sprachgebrauch zur Bezeichnung eines Kfz-Betriebes gehalten.

### **Central-Garage von den Anfängen bis 1935<sup>4</sup>**

Im August 1923 ging es in der Mainzerstraße 66 mit den Bauarbeiten für die Central-Garage los. Am 26. April 1924 wurde der Neubau eingeweiht. Das 6.500 qm große Firmengelände reichte auf seiner Rückseite bis zur Großherzog-Friedrich-Straße. Gründer der Central-Garage war Hans Dechent, er fand in Gottlieb Suter, der die „Automobil-Gesellschaft m.b.H. Saarbrücken“ führte, einen weiteren wertvollen Partner. Suter, 1892 im badischen Freiburg geboren, besaß die Schweizer Staatsbürgerschaft. Mit ihm und mit Unterstützung seines Schwagers Dr. Fritz von Opel gründete Dechent die „Automobilgesellschaft vormals Friedrich Krämer“. Daraus bildete sich jetzt die „Central-Garage“. Den Bereich Karosseriebau hatte man abgetrennt und 1924 entstand die „Karosserie-Fabrik Fr. Krämer“, untergebracht „Am Holzbrunnen“, nicht weit vom Eschberger Weg.

<sup>2</sup> Stadtarchiv Saarbrücken, Bestand Bürgermeisterei Gersweiler, Nr. 431a, Bl. 170 ff.

<sup>3</sup> Friedrich Maurer, Heinz Rupp, Deutsche Wortgeschichte, Band II, Berlin 1974, S. 606.

<sup>4</sup> Stadt Saarbrücken, Bauamtsregistratur. Landesarchiv Saarbrücken, Bestand IHK, Firmenakte Hans Dechent.

**Interessengemeinschaft  
Quartier Mainzer Straße  
Geschichtswerkstatt**



Die Central-Garage war eine stattliche Anlage. Ihre überdachten Hallen boten Platz für anfangs bis zu 80 Fahrzeuge. Geparkt wurde in so genannten „Boxen“. Der Begriff „Box“ war seinerzeit üblich zur Bezeichnung eines sicheren Abstellplatzes für ein Automobil in einer Garage. Viele Saarbrücker stellten ihr Auto in der „Central-Garage“ ab – damals sagte man kurz „CG“. Die Werkstatthalle selbst war für 50 Wagen ausgelegt. Hier bot man neben Reparaturdiensten auch Reifen- und Waschdienste an. Wie alle großen Garagen dieser Zeit verfügte die Central-Garage über Kraftstofftanks. Die 40.000 Liter, die hier gelagert wurden, stellten ein gigantisches Reservoir dar. Das Benzin wurde mit der Straßenbahn angeliefert, dafür existierte ein eigener Gleisanschluss. Auf die gleiche Weise wurde auch der Koks zum Beheizen der Garage transportiert.<sup>5</sup>

Innerhalb der Garage befanden sich auch etliche Telefonnebenstellen, so dass die Chauffeure, die sich in der Garage bei ihren Fahrzeugen aufhielten, von ihrer Herrschaft jederzeit erreicht werden konnten. Waren die Automobilbesitzer nicht anwesend, nutzten ihre Chauffeure diese Gelegenheit oft zur privaten Ausfahrt. Man sprach von „schwarzen Fahrten“, bei denen die Chauffeure häufig durch zu schnelles und rücksichtsloses Fahren auffielen.<sup>6</sup>

1925 hatte Dechents Central -Garage einen Durchlauf von 7.500 Fahrzeugen, die hier geparkt, gepflegt oder repariert wurden.

Die Central-Garage vertrat in der Völkerbundszeit eine Vielzahl französischer Automarken. Über die Jahre wechselten die Vertretungen, so verkaufte man u. a. Delahaye, Latill, Donnet-Zedel und Chrysler. Für den unternehmerischen Erfolg in den Zwanziger Jahren sorgte in großem Maße der Motorradverkauf. Zum Verkaufsprogramm gehörten Motorräder von Trumpf-AS, ein überwiegend aus französischen Teilen bestehendes Motorrad, das seinerzeit im Saargebiet zusammengebaut wurde. 1927 übernahm Dechent die Generalvertretung für Opel im Saargebiet, Opel sollte kurz darauf der größte Autohersteller des Deutschen Reichs werden.<sup>7</sup>

### **Nach dem Zweiten Weltkrieg: „Saar-Auto-Contor“**

Die goldenen Zeiten im Autohandel - dafür stehen die über 36.000 Renaults, die vom „Saar-Auto-Contor“ und seinen Unterhändlern zwischen 1948 und 1959 im Saarland verkauft wurden. Für viele Saarländer war das Crèmeschnittchen das erste Auto. Aber nicht nur der Renault 4 CV prägte das saarländische Straßenbild, auch leichtere Lastwagen und Lieferwagen wie die Goilette gehörten zum Renault-Programm, nicht zu vergessen die gut 150 bei den Saargruben eingesetzten Renault-Omnibusse. In den ersten Jahren nach dem Krieg gab es noch die älteren PKW-Modelle wie Juvaquatere und Colorale, 1951 kam die luxuriöse Frégate dazu, eine Limousine mit über 2100 ccm und 77 PS (SAE), lieferbar als „Grandluxe“ und „Admiral“ sowie in einer Kombiversion als „Domaine“. Ein Riesenerfolg wurde auch im Saarland die 1956 vorgestellte Dauphine.

<sup>5</sup> Handel und Industrie im Saargebiet, hrsg. von Wilhelm Bredehorn, Saarbrücken, Düsseldorf, Berlin 1924, S. 119 und Saarbrücker Zeitung vom 18. April 1924.

<sup>6</sup> Ebd. und Stadtarchiv Saarbrücken, Bestand Bürgermeisterei Gersweiler, Nr. 431, Bl. 152, Rundschreiben des Minister für öffentliche Arbeiten vom 26. Februar 1912.

<sup>7</sup> 50 Jahre Dechent: Saarbrücker Wochenspiegel vom 13. November 1969.

Renault war nach dem Krieg verstaatlicht worden. Hintergrund war die Kollaboration der französischen Wirtschaft mit den Deutschen während der Besatzungszeit. Nicht zuletzt deshalb griff die Politik nach dem Krieg in die Wirtschaft ein. Der Staat plante die Zukunft der französischen Automobilindustrie wie auch die anderer Wirtschaftsbereiche. Der so genannte Pons-Plan, benannt nach seinem Verfasser Paul Marie Pons, sah vor, die französische Automobilindustrie auf die fordistische Massenproduktion umzustellen. Das bedeutete massive Produktionsausweitung mit großen Fließbändern. Bedeutendster Autohersteller sollte nach dem Willen des Staates Renault werden. Das Auto für alle Franzosen – dieses Geschäft sollte die Marke mit dem Rhombus machen. Frankreichs Volkswagen sollte der Renault 4 CV werden, der am 4. August 1947 erstmals die Produktionsanlagen in Boulogne-Billancourt verließ. Für keinen anderen französischen Hersteller gab es so hervorragende Rahmenbedingungen, zumal der Staat in die Wirtschaft und auch in die Konkurrenzunternehmen hineinregieren konnte. Der Staat teilte den Unternehmen die erforderlichen Rohstoffe zu und die Firmen mussten sich ihr Produktionsprogramm vom Staat genehmigen lassen. So verwundert es auch nicht, dass Renault seine Produktionskapazitäten am schnellsten ausbauen und die für die Massenproduktionen erforderlichen amerikanischen Ausrüstungsgegenstände zuerst aufstellen konnte.<sup>8</sup>

### **Kaufleute aus Paris und die graue Eminenz Hans Dechent**

Insofern war es besonders lukrativ, eine Renault-Vertretung für das Saarland übernehmen zu können. Diese Generalvertretung sollte „Saar-Auto-Contor“ erhalten. Sie residierte in der „Central-Garage“ von Hans Dechent in der Mainzer Straße 66. Wie ausgerechnet Hans Dechent dieses Privileg zuteil wurde, ist eine spannende Frage, die nicht vollständig beantwortet werden kann. Dechent war der „Grand Seigneur“ des Saarbrücker Autohandels. Seine 1923 gegründete „Central-Garage“ zählte zu den größten Saarbrücker Autohäusern der Völkerbundszeit und in den Jahren der NS-Diktatur dürfte Dechent der größte Autohändler im Saarland gewesen sein. Sein Betrieb war von Kriegszerstörungen weitgehend verschont geblieben. Schon vor der Wirtschafts- und Währungsunion mit Frankreich öffnete im Januar 1946 die alte „Central-Garage“, offiziell trug sie den Namen „Saar-Auto-Contor“. Mit Inkrafttreten der Wirtschaftsunion wurde „Saar-Auto-Contor“ 1948 zur Renault-Generalvertretung für das Saarland. Die anderen französischen Marken starteten in Saarbrücken erst ein gutes Jahr später - Seibert & Söhne erhielt die Citroen-Generalvertretung und Kochte & Rech und damit die Kraftwagenhandelsgesellschaft (KHG) vertrat wieder Peugeot.

Schon 1948 konnte „Saar-Auto-Contor“ über 1.200 Renaults im Saarland verkaufen. Beim Blick ins Handelsregister findet man vielleicht den wichtigsten Grund für Dechents Glück. Offiziell war er nur Prokurist, im Handelsregister stehen Franzosen als Geschäftsführer, es deuten sich engste Verbindungen zur Renault-Zentrale in Paris an. Zunächst war der Gesellschaftsvertrag am 5. Januar 1946 geändert worden, sein Inhalt konnte nicht überprüft werden, da die entsprechenden Akten nicht mehr vorhanden sind. Laut Handelsregister trat Dr. Werner Seidel als alleiniger Geschäftsführer an die Stelle der bisherigen Geschäftsführer Hans Dechent, Emil Schmidt, Gottlieb Suter, Ludwig Habermann und Josef Paul. Dr. Seidel legte sein Amt bereits zum 2. Juli 1947 nieder und Serge Meunier,

<sup>8</sup> Jean-Louis Loubet, Citroen, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises, Boulogne-Billancourt, S. 27 ff., 40 ff. Ders., Renault. Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt, S. 60 ff.

**Interessengemeinschaft  
Quartier Mainzer Straße  
Geschichtswerkstatt**



Charles Biguet, Hans Schmidt und Gottlieb Suter wurden nun Geschäftsführer. Suter hatte mit Hans Dechent die „Central-Garage“ 1922 gegründet und als Geschäftsführer geleitet.

Charles Biguet war Renault-Händler aus dem 16. Arrondissement in Paris und hatte wie bereits beschrieben 1922 zusammen mit seinem Bruder in Saarbrücken eine Renault-Garage gegründet. Bis 1927 verkaufte er Renaults in der Modern Garage in der Mainzer Straße 77, ab 1927 erfolgte der Renault-Verkauf über die „Auto-Industrie“ in der Bleichstraße, an der die Biguets wahrscheinlich beteiligt waren. Dechent kannte die Biguets aus dieser Zeit und für beide war es nach 1945 interessant zusammen zu arbeiten. Dechents Betrieb war nicht kriegszerstört und die Biguets hatten beste Beziehungen zu Renault. Der oben erwähnte Serge Meunier, laut Handelsregister ein Kaufmann aus Paris, soll direkt von den Renault-Werken aus Paris nach Saarbrücken gekommen sein. Nach außen repräsentierte Hans Dechent „Saar-Auto-Contor“, er wirkte als graue Eminenz, nach innen und im Kaufmännischen führte ab 1949 Edmond Artisson „Saar-Auto-Contor“.<sup>9</sup> Auch er war schon in der Völkerbundszeit in Saarbrücken tätig gewesen und stand von 1927 bis 1935 der „Auto-Industrie“ als Geschäftsführer vor, die damals die Renault-Vertretung hatte. Artisson hatte 1935 das Saargebiet verlassen und kam nach dem Krieg aus Nizza zurück an die Saar. Seit dem 1. April 1949 war er in Saarbrücken gemeldet.<sup>10</sup> Im Juni 1954 zog Artisson mit seiner Familie in eine der beiden von „Saar-Auto-Contor“ errichteten Villen auf dem Rotenbühl. Er war mit der in Saarlouis geborenen Cecile Wenger verheiratet. Beide sollten nach dem Ende der Joho-Zeit am 31. Dezember 1956 nach Strasbourg gehen.<sup>11</sup>

Von 1927 bis Kriegsende war Dechent der Opel-Generalvertreter für das Saarland. Wegen der Wirtschaftsunion mit Frankreich war für die Marke mit dem Blitz angesichts der hohen Importzölle und Importbeschränkungen an der Saar nicht viel zu holen, dennoch hielt Dechent der Marke die Treue und verkaufte neben Renault weiterhin einige Opel und auch amerikanische Automobile aus dem General-Motors-Konzern.<sup>12</sup> In den 1950er Jahren waren es meist zwei Dutzend Opel-Fahrzeuge im Monat, die Dechent einführen konnte, einige Opel bekam er auch von einem Opel-Händler aus Metz.<sup>13</sup> Die amerikanischen Straßenkreuzer erfreuten sich in der Nachkriegszeit in ganz Europa großer Beliebtheit. Vor allem Industrielle und Kaufleute fuhren die leistungsstarken und zuverlässigen Autos, deren Ausmaße den Prestigeanspruch ihrer Besitzer unterstrichen, darunter die Gebrüder Della Bonna mit ihrem bekannten Obst- und Gemüsehandel in Saarbrücken.<sup>14</sup>

### **Das erste große neue Autohaus nach dem Krieg**<sup>15</sup>

Angesichts der stolzen Verkaufszahlen wurde die alte „Central-Garage“ in der Mainzerstraße 66 zu klein. Hans Dechent baute wenige Meter weiter in der Mainzer Straße 168

<sup>9</sup> Amtsgericht Saarbrücken, Handelsregister.

<sup>10</sup> Stadtarchiv Saarbrücken, Melderegister.

<sup>11</sup> Stadtarchiv Saarbrücken, Melderegister.

<sup>12</sup> Wahrnehmen – Beurteilen – Handeln! Joachim „Jovi“ Güth, Jahrgang 1937, in: Dieter Gräbner und Stefan Weszkašnyš, Bürger, Brücken und Duelle. Die Geschichte der Großstadt Saarbrücken. Bilder, Erinnerungen und Chronik, Saarbrücken 2009, S. 113. Saarbrücker Wochenspiegel vom 13. November 1969.

<sup>13</sup> Auskunft von Amandus Kerber am 1. Februar 2011, damals bei Dechent beschäftigt.

<sup>14</sup> Auskunft von Manfred W. Kirsch, Saarbrücker Karosseriefabrik, Januar 2011.

<sup>15</sup> Landesarchiv Saarbrücken, Bestand IHK, Firmenakte Dechent. Auskunft von Amandus Kerber am 1. Februar 2011 und mit Joachim Güth, Juli 2010.

**Interessengemeinschaft  
Quartier Mainzer Straße  
Geschichtswerkstatt**



eine neue Anlage mit Ausstellungsraum und großer Werkstatt. Der Betrieb in der Mainzer Straße 66 blieb aber weiter bestehen. Ab 1953 lauteten die Firmennamen „Autohaus Dechent & Centralgaragen GmbH“ und „Saar-Auto-Contor“.

Dechents am 15. Mai 1955 eröffneter Neubau darf wohl als das erste moderne Saarbrücker Autohaus der Nachkriegszeit bezeichnet werden. Im Zuge der Massenmotorisierung veränderte sich auch die Werkstattorganisation. Der Wartungs- und Reparaturbedarf war seinerzeit sehr hoch und im Zuge der rasant gestiegenen Verkaufszahlen gab es lange Wartelisten für Werkstatttermine. Die Kapazitäten mussten somit ausgebaut und die Arbeitsabläufe entsprechend organisiert werden. Über einen Leitstand wurde die Arbeit verteilt und überwacht, die Reparatur- und Werkstattaufträge gelangten per Rohrpost an die Hebebühnen, Werkstattgruben und Prüfplätze. Als Leistungsanreiz diente ein Akkordlohnsystem – für bestimmte Arbeiten gab es feste Zeitvorgaben, wer sie unterschritt, erhielt entsprechend mehr Lohn. Zugleich wurde über die Endabnahme die Arbeitsqualität kontrolliert. Dechents neuer Betrieb verfügte über einen eigenen Eisenbahnanschluss. Tausende von neuen Renaults rollten auf der Schiene von den Renault-Werken in Boulogne-Billancourt direkt zu Dechent vor die Haustür.<sup>16</sup>

Im Zuge der wirtschaftlichen Rückgliederung 1959 wurde „Saar- Auto-Contor“ zunächst von Opel-Dechent getrennt und von Friedhelm Kampf weitergeführt. Nachdem Hans Dechent 1964 verstorben war, wurde der Betrieb im März 1967 endgültig von Renault übernommen und zur Niederlassung der Deutschen Renault AG. Bereits zuvor hatte „Hippchen und Sinne“ einen Renault-Händlervertrag erhalten.<sup>17</sup> Die Anlage in der Mainzer Straße 66 wurde abgerissen, die Deutsche Renault errichtete in der Wiesenstraße einen neuen Gebäudekomplex und anstelle eines Autohauses startete nun das „Bauhaus“. Übrigens ist das Saarland das Land mit der höchsten Dichte an Baumärkten. Wann das „Bauhaus“ den Standort aufgeben hat, interessiert den Autor.

Dechents Autohaus in der Mainzer Straße 168 besteht bis heute als Opel Vertretung weiter, zeitweise hatte Dechent auch einen Ausstellungsraum im Totohaus.<sup>18</sup>

Hinweis: Dieser Beitrag entspricht weitgehend entsprechenden Passagen der Publikation „Saarbrücken in Fahrt. 125 Jahre Automobil an der Saar“, erschienen bei der Edition Schaumberg und im Buchhandel erhältlich. Die gleichnamige Ausstellung ist bis zum 6. Mai 2012 im Stadtarchiv Saarbrücken zu sehen.

Autor: Dr. Hans-Christian Herrmann

<sup>16</sup> Der Verfasser dankt für diesen Hinweis Joachim Güth.

<sup>17</sup> Saarbrücker Zeitung vom 2./3. April 1977.

<sup>18</sup> „Am Steuer“, Beilage der Saarbrücker Zeitung vom 3. und 4. April 1965.