

Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe: November 2017



In den Krallen der Zeitgeschichte

Zum Schicksal eines Unternehmers im Gallusviertel

Nachdem in den Ausgaben 9 und 10 der »Geschichtswerkstatt Gallus« über die Historie des Frankfurter Karosserie- und Eisenbahn-Fahrzeuge-Werkes (FKF) berichtet worden war, soll hier nochmals auf die FKF und insbesondere auf das Schicksal des letzten FKF-Eigentümers, Dipl.-Ing. Friedrich Schmitt, eingegangen werden.

Der Kaufmann Friedrich Schmitt sen. (1879 - 1954) hatte zusammen mit dem Wagenmeister Jacob Dörr, der seit 1890 in Frankfurt am Main eine Wagnerie zur Herstellung von Pferdewagen und Droschken besaß, und Johann Schnubel 1911 die »Frankfurter Carosserie- und Luxuswagenbauwerke GmbH« gegründet. Als er jedoch feststellen musste, dass Schnubel hinter seinem Rücken die Werkhallen anderweitig vermietet hatte, richtete er 1913 mit seinem Partnern Dörr die Frankfurter Karosserie- und Eisenbahn-Fahrzeuge-Werke in der Rebstöcker Straße 57 - 59 ein. Erster Zeichner – heute würde man ihn als Designer bezeichnen – war Jacob Dörr, der dann 1919 seine eigene Karosseriefabrik in der Mainzer Landstraße 168-172 gründete.



Firmenbriefkopf vor dem 1. Weltkrieg



Nachdem das Unternehmen während des 1. Weltkrieges Sanitätswagen, Pioniergeräte und Flugzeugteile hergestellt hatte, nahm das nun reine Familienunternehmen nach dem Krieg den Draisinen-, den Pkw-Karosserie- und nach 1920 den Omnibus-Karosseriebau auf. Ein auf Straßenhöhe liegendes, parallel zum Damm der Taunusbahn verlaufendes Industriegleis, das im FKF-Werk endete, ermöglichte die Abfuhr der Draisinen aus dem Werk. Ein Gleisstück führte aus dem FKF-Gebäude auf eine Drehscheibe im Hof (gegenüber der späteren Omnibushalle an der Mainzer Landstraße).

Motordraisine auf der FKF-Drehscheibe



Turmdraisine bei der Abnahme

Von dort ging es über ein kurzes Schienenstück zur Drehscheibe am Endstück des Industriegleises. Weitere Industrie- und Versorgungsbetriebe waren ebenfalls über Drehscheiben an diesem Strang angeschlossen. (Am Ende der Weilburger Straße führte eine Drehscheibe die Fahrzeuge wiederum an das parallel zu dieser Straße führende Gleis, das über eine Weiche Kontakt zu dem parallel verlaufenden Reichsbahngleis hatte.)

Nun zum Sohn des Gründers: Heinrich Michael Friedrich Schmitt, der 1906 in Frankfurt am Main geboren wurde, erwarb sein Abitur im Jahre 1925 an der Sachsenhäuser Oberrealschule. Danach absolvierte er das Studium der Elektrotechnik, Fachrichtung Starkstromtechnik an der TH Darmstadt. Er ging 1933 als Betriebsingenieur zur Thüringer Gasgesellschaft (ThGG), wo er im Fieber der Aufbruchsstimmung zu Beginn der NS-Zeit mit anderen jungen Angestellten in die SA eintrat.

Als er 1935 die Leitung des ThGG-Werkes in Langenberg bei Gera übernahm, trat er aus der Parteiorganisation wieder aus. Nach seiner schriftlichen Rechtfertigung im späteren Spruchkammerverfahren bezeichnete er sich als ein völlig interesseloses Mitglied, zumal er sich Parteiversammlungen und militärischen Übungen trotz mehrfacher Aufforderungen entzogen habe.

Zu Beginn des Krieges wurde er als »Unabkömmliche Kraft« (UK) vom Militärdienst freigestellt. Als Betriebsingenieur, Prüfamtsleiter, Werkschutzleiter und als Instandsetzer für Rundfunkgeräte verbrachte er die Kriegsjahre bis 1943. Seine Vorträge und Weiterbildungen beschränkte er auf rein fachliche Aspekte.

Eine erste Verwarnung erhielt er von seinem Vorgesetzten P. und dem Ortsgruppenleiter L., weil er gegenüber einem Mitarbeiter geäußert habe: „Erst kommt der Betrieb und die Erfüllung der Pflichten ihm gegenüber, dann erst euer Mist“. Die zweite, schärfere Verwarnung erfolgte, als er sagte, dass er als Luftschutzkraft dauernd erreichbar sein müsse, was die Ausführung des Amtes nicht mehr möglich mache. Die beiden Parteigänger machten ihm klar, dass seine Äußerungen als Sabotage an der Parteiarbeit zu werten seien. Der erste Nadelstich seiner Gegner bildete die Ablehnung eines Kuraufenthaltes, den Friedrich Schmitt jun. auf Anraten seines Arztes wegen Überarbeitung antreten wollte.

Friedrich Schmitt jun. kam jetzt mit seinem Vater überein, dass er im FKF-Werk eine geschütztere UK-Stellung übernehmen könnte. Um die Versetzung zu forcieren, ließ der Senior seinen Sohn am 24. April 1942 im Frankfurter Handelsregister als Teilhaber eintragen, zumal er schon das 63. Lebensjahr erreicht hatte. Als nun das Drängen Friedrich Schmitts auf Entlassung aus dem ThGG-Dienstverhältnis dem Ortsgruppenleiter in Langenberg bekannt wurde, sah dieser seine Chance, im Sinne der Partei tätig zu werden. Er zitierte Friedrich Schmitt zu sich und stellte ihn vor die Wahl: Entweder Eintritt in die NSDAP zur Betonung der loyalen politischen Einstellung gegenüber den zukünftigen Mitarbeitern und damit ein positives Zeugnis oder eine miserable Beurteilung mit Betonung der politischen Unzuverlässigkeit, was den Aufstieg in eine leitende Stellung verhindert hätte. Dies hätte gleichzeitig bedeutet, dass ein fremder, linientreuer Betriebsführer in absehbarer Zeit in die FKF

hätte eintreten müssen. Dieser Erpressung gab Friedrich Schmitt jun. nach, trat kurzerhand in die Partei ein, um die FKF-Werke in Frankfurt weiterführen zu können.

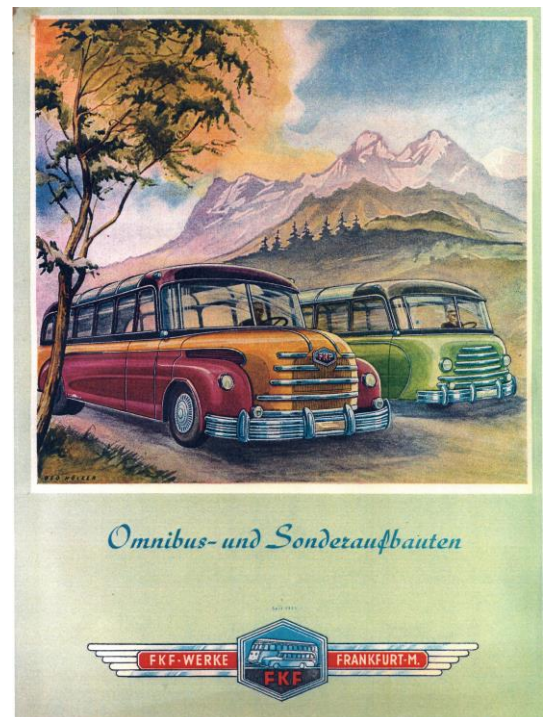
Am 15. April 1943 löste die ThGG das Arbeitsverhältnis mit Friedrich Schmitt jun. auf, der korrekterweise noch seinen Nachfolger einarbeitete. Im Sommer 1943 konnte Friedrich Schmitt jun. nach Königstein umziehen und seine Tätigkeit im väterlichen Betrieb aufnehmen. Aber aus heiterem Himmel folgte jetzt die Rache seiner beiden Widersacher, von denen er sich demonstrativ nicht verabschiedet hatte. Der Betriebs- und der Ortsgruppenleiter zeigten ihn wegen politischer Unzuverlässigkeit an und drängten ihre Frankfurter Kameraden, die UK-Stellung aufzuheben. Diesem Ansinnen kamen die Frankfurter nach und umgehend erfolgte die Einberufung Schmitts zur Luftwaffe, wo er u. a. als Gefreiter in der Raketenanlage Peenemünde eingesetzt wurde. Mehreren Kommandierungen zu Reserveoffiziers-Anwärter-Lehrgängen und Beförderungen konnte er durch beantragte Versetzungen entgehen.



Friedrich Schmitt jun., 1972

Bei Kriegsende geriet Schmitt in US-Gefangenschaft und wurde am 26. Juli 1945 als Familienvater schon nach Hause entlassen. In Frankfurt musste er sich, wie allgemein üblich, einem Spruchkammerverfahren stellen. Hier entschied die 129. (Spruch-)Kammer Frankfurt am Main innerhalb des »Großhessischen Ministeriums für politische Befreiung«, dass in der Zeit seiner Mitgliedschaft in der NSDAP keine »Vorgänge aktiven Widerstandes« belegt wären und »somit der Betreffende durch seinen sicherlich im Interesse des väterlichen Unternehmens erfolgten Parteieintritts ein gewisses Maß von Mitschuld an dem vom Nationalsozialismus angerichteten Unheil übernommen habe«. Die Kammer stufte ihn am 19. Februar 1947 als einen »Grenzfall zur Gruppe der Entlasteten« ein, entschied aber, ihn in die Gruppe (4) der Mitläufer einzureihen. Eine Buße von RM 1000 zugunsten des Wiedergutmachungsfonds wurde ihm auferlegt.

Friedrich Schmitt jun. übernahm nach dem Tod seines Vaters im Jahre 1954 das Unternehmen im Gallusviertel. Kurz darauf musste er seiner Stiefmutter – sein Vater hatte nach dem frühen Tod seiner Ehefrau im Jahre 1948 nochmals geheiratet – eine stattliche monatliche Apanage aus ihrem Erbteil bezahlen. Als nach Jahren das Erbteil aufgebraucht und die Stiefmutter bald darauf verstorben war, kündigte seine Schwester ihr Erbteil bei den FKF-Werken. Das dadurch geschwächte Unternehmen versuchte er mit dem Omnibus-, dem Lkw-Aufbauten-, dem Draisinen- und Rottenwagen- sowie dem Abfüllanlagenbau wieder zu stabilisieren. Mit dem Aufkommen der Omnibusse in selbsttragender Bauweise und dem Ausbleiben weiterer Bahnaufträge beschloss er, die Fertigung 1962 einzustellen. Eine kleine Restmannschaft führte noch bis 1966 Reparaturen durch. Das Gelände der FKF-Werke konnte er an die Firma Siemens verpachten, bis die FKF-Werke im Jahre 1987 endgültig aufgegeben und das Gelände verkauft wurde.



Werbetitel FKF von 1951

Friedrich Schmitt jun. zog sich ab etwa 1966 auf seinen Altersruhesitz in Frankfurt am Main zurück, wo er 1979 starb. Begraben liegt er auf dem Frankfurter Hauptfriedhof.



Eingangsbereich der FKF um 1960



*Letzte Gleisstücke der Industriebahn
auf dem ehemaligen Teves-Gelände
hinter der Rebstöcker Straße*

Wolfgang H. Gebhardt und Wolfgang Schmitt

Quellen und Abbildungen: Archiv Wolfgang Schmitt

*Gerne laden wir Sie und Euch vorab schon ein zu unserem traditionellen Treffen im Rahmen
des Lebendigen Adventskalenders Gallus
am Sonntag, 10. Dezember 17.00 – 19. Uhr im Stadtteilbüro!*

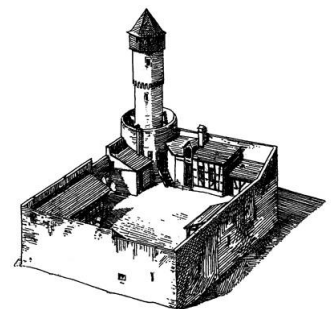
Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.

V.i.S.d.P. sind die jeweiligen Verfasser der namentlich gezeichneten Artikel.

Leser*innenanfragen: Email: GWGallus@gmail.com

Email: juergenemrich@msn.com

Der Druck des „INFOS“ wird vom Caritas Quartiersmanagement im Programm „Aktive Nachbarschaft“, der Druckerei „bueroundCopy.de“ und vom Autohaus Gruber GmbH unterstützt.



**Geschichtswerkstatt
Gallus**