

Bericht von Johannes Vogler über die Entwicklung der Freitaler-Stahl-Industrie vom Mai 1945 bis zur Gründung der Mechanischen Werkstätten Freital im August 1946

Schon wenige Tage nach der Beendigung des letzten Krieges, scharten sich einige beherzte Männer der Freitaler Stahl-Industrie GmbH den größten Teil der bisherigen Belegschaft wieder um sich und versuchten diesen Leuten eine neue Arbeit zu geben.

Im Juni 1945 endlich gelang es den Herren Fickert, Vogler und Schenk, gemeinsam mit dem damaligen provisorischen Betriebsrat, die ersten Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn aufzunehmen und eine Wagonreparatur ins Leben zu rufen. Noch waren keinerlei Fachleute zur Hand und trotz allem verließen schon in demselben Monat die ersten Wagons das Werk.

Inzwischen trat die Banksperre in der russisch besetzten Zone ein und das Unternehmen mußte sich mit den geringsten finanziellen Mitteln halten.

Eine russische Wirtschaftskommission verlangte von der Firma die Herstellung von Spezial-Tiefladewagons, was jedoch trotz größter Mühe, nach monatelangem Bestreben diesen Anforderungen gerecht zu werden, nicht gelang.

Große Mengen Gelder verschlang auch dieses Unternehmen.

Obwohl inzwischen der monatliche Ausstoß an Wagons schon 90 Stück betrug, war noch kein Plus im Finanzplan zu erkennen.

Allein nur der feste Glaube am Gelingen, half scheinbar Unmögliches zu erzwingen.

Aber schon traten Störungen in der Anlieferung von reparaturbedürftigen Wagons ein und es war an der Zeit, ein erweitertes Projekt zu planen.

So fuhren im September des gleichen Jahres die Herren Vogler und Linhart zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Chemnitz und besichtigten, noch als Laien, die Lokomotiv-Ausbesserungswerkstätten. Hiermit ward der Grundstein für die zukünftige Hauptproduktion gelegt.

Eine Differenz zwischen der Arbeiterschaft und der damaligen Direktion, schaffte einen grundsätzlichen Wandel der Geschäftsstruktur.

Die Direktion war der Meinung, daß auf Grund der finanziellen Lage des Werkes und der vorhandenen Unkosten, um wenigstens noch einige Zeit dieses erhalten zu können, 80% der Belegschaft entlassen werden mußten.

Demgegenüber standen die Vertreter der Arbeiterschaft mit ihrer moderneren Auffassung.

Mehr Aufträge, größere Leistung, sicherste Planung und größte Sparsamkeit.

Auf Grund dessen, wurde der Arbeiterschaft der Sinn unserer gemeinschaftlichen Arbeit auseinandergesetzt und der Erfolg war verblüffend.

Herr Fickert schied aus diesem Grund aus dem Werk aus.

So wurden bis Dezember 1945

350 Waggons schwerster Schadgruppen

26 Lokomotiven leichter Schadgruppen

48 verbrannte Werkzeugmaschinen aufgearbeitet,

Holzbearbeitungswerkzeuge und Autoanhänger fertiggestellt

248 Aufträge in unserer mechanischen Werkstatt zum Wiederaufbau anderer Firmen erledigt.

Die Belegschaft betrug:

Ende Mai 1945	2 900 Mann
Juni 1945	900
Juli 1945	300
August 1945	180
Dezember 1945	600

Die finanzielle Lage konnte als ausgeglichen bezeichnet werden.

In der vergangenen Zeit wurde zugleich an einer Umpflanzmaschine gearbeitet, deren Erfinder diese Fertigung möglichst bei uns unterbringen wollte.

Von den weiteren Entwicklungsarbeiten nahmen wir Abstand, da einige werksfremde Herren unter eigenem Firmen-Namen, nach Fertigstellung der ersten Maschinen, diese selbst weiterentwickeln wollten und wir nicht genügend Konzentration auf die Arbeit mehr legen konnten.

Ebenso gaben wir einem Herrn Kunze in unserem Werk die Möglichkeit, eine Steinholzplatten-Produktion zu planen. Jedoch konnte er seine Arbeiten, gemeinsam mit uns, nicht zum Ziele führen, da die Beschaffung von Zement als Grundlage, sich immer unmöglicher gestaltete.

Für diese Arbeiten und weitere Versuche, andere Grundstoffe zu finden, wurden ebenfalls beträchtliche Mittel zur Verfügung gestellt und liegen nun anteilmäßig in der, in Gründung befindlichen Bauplatten-Gesellschaft, verankert.

Mitte Dezember wurde das Werk erneut durch eine russische Demontage-Wirtschaftskommission besetzt und im Januar 1946 setzte die Demontage ein.

Die Demontage verlief reibungslos und alle Männer waren von dem gewohnten Aufbauwillen des Vorjahres beseelt dazu beizutragen, diese so bald als möglich zu beenden.

Leider hatten wir hierbei einen Unglücksfall mit tödlichem Ausgang.

Erst nachdem diese Demontage sich unvorhergesehen lange hinauszog, traten gewisse Zweifel am Wiederaufbau unserer Produktionsstätten unter der Belegschaft auf und es machte sich größte Disziplinlosigkeit unter den Leuten bemerkbar.

Inzwischen wurde der Plan zur Wiederaufnahme der Arbeit grundlegend festgelegt und versucht, mit den wenigen noch verbliebenen treuen Männern die Zügel festzuhalten und die später notwendigen Produktionskräfte irgendwie für die Arbeit zu begeistern.

Die finanziellen Mittel schmolzen wieder auf ein Minimum zusammen.

Herr Vogler, welcher die Demontage als technischer Leiter, als Hauptingenieur und später als Treuhänder leitete, versuchte neben seiner Hauptaufgabe, gemeinsam mit den Herren Richter (Betriebsratvorsitzender), Linhart, Heinz, Heinze, Hoffmann, Kegel, Keller, Ronneberger und Wüstner, bei deutschen und russischen Stellen immer wieder unermüdlich um die Erhaltung unserer Brotstelle vorzustößen. Jedoch konnte in keinem Falle ein Erfolg erzielt werden.

Sehr bald erhielten wir dann die niederschmetternde Nachricht, daß uns untersagt sei, die bisherige und neue Produktionen weiter zu betreiben oder aufzunehmen.

Trotz dieses Verbotes und der Demontage, konnten wir 700 Waggons und weitere 2 Lokomotiven schwerster Schadgruppe reparieren.

Es gelang, aus privaten Mitteln, ausgebrannte Werkzeugmaschinen zu kaufen und für unsere kommende Produktion herzustellen sowie den Facharbeiterstand zu schaffen, der in der Lage ist, hochqualifizierte Lokausbesserungsarbeiten zu erledigen.

Im August 1946 wurde die Demontage beendet und nichts war uns geblieben.

Jedoch ein unbändiger Wille wieder neu zu beginnen, war geboren.