

Aufzeichnungen vom 15. September 1946 bis zur Verstaatlichung des Unternehmens im Oktober 1948

15. September 1946 – 4. November 1946

1) Herr Vogler schlägt dem Betriebsrat vor, zur besseren Verständigung zwischen Betrieb und Verwaltung, alle Belegschaftsmitglieder bis zum vollendeten 24ten Lebensjahr, in einem Lehrgang zusammenzufassen.

In diesem Lehrgang sollen die Abteilungsleiter des Betriebes sowie der Verwaltung, aus ihren Spezialgebieten, Vorträge halten.

Zugleich soll damit die Freude an der Arbeit geweckt werden. Außerdem sollen die jungen Leute dadurch den Wert der Arbeit erkennen lernen.

Bis heute wurde wöchentlich zweimal 1 Stunde dazu verwendet. Der Unterricht findet während der Arbeitszeit statt und wird bezahlt.

2) An der, in Freital stattfindenden „Wirtschaftsschau“ vom 2. – 13.10.1946, welche den Sinn hat, Freitals Industrieleistung des verflossenen Jahres zu zeigen, nehmen erstmalig die „Mechanischen Werkstätten Freital – J. Vogler –“, teil. In einem Stand wurden verschiedene Entwicklungskurven vor und nach der Demontage der Freitaler Stahl-Industrie und die Muster der Erzeugnisse, welche in dieser Zeit hergestellt wurden [gezeigt].

3) Die Wiedereröffnung der Betriebsküche erfolgte nach Beschaffung eines Herdes und eines Kessels mit Kohlenfeuerung.

Es wurden für 4800,– RM Kartoffeln gekauft, damit ist die Kartoffelfrage bis März 1947 geklärt.

An der Verpflegung sind auch verschiedene, in der FSI stationierte Firmen beteiligt.

Die hierzu aufgewandten Gelder wurden aus Privatmitteln beschafft und sind bereits wieder abgestoßen.

4) Ankauf von 3 Bohrmaschinen bei der Firma Rockstroh, wovon eine komplettiert und verkauft wird. Dafür erhält die Firma Rockstroh von uns eine alte Vielstahldrehbank, die früher schrottartig gekauft wurde.

5) Weiterer Ankauf schrottartiger Maschinen von der Reichsbahn für insgesamt 6500,– RM. Davon wird ein Teil wieder hergestellt und verkauft werden.

Darunter befindet sich eine große Drehbank mit durchbrochenem Bett. Diese Bank wird besonders dringend benötigt, zum Drehen der Achssätze.

6) Die finanzielle Lage wurde bis zum Ersten geradezu katastrophal, sie klärte sich jedoch sofort, durch die Überweisung von 42000,– RM für die restlichen Reparaturrechnungen. Demgegenüber steht jedoch der Bedarf von 67000,– RM. Auf Grund der vorläufigen Planung wird im Monat November 1946 aber der Ausgleich geschaffen sein.

7) Die Frage der Reparaturen von Schmalspurlokomotivkesseln ist noch nicht geklärt, so daß der termingemäße Ausstoß von Lokomotiven noch nicht genau festliegt.

Außerdem wurden von der Reichsbahn auswechselbare Achslager verborgt, so daß auch die für den 31. Okt. 46 gerechnete Maschine, erst um einige Tage später geliefert werden kann.

8) Die Privat-Lokomotive ist bis auf den Einbau der Radsätze fertig, dieselben liegen noch in Chemnitz und die Fertigstellung ist noch fraglich.

9) Wir sind gezwungen im Monat Oktober 1946 einige Werkzeugmaschinen aufzuarbeiten und zu verkaufen sowie einige Privat-Waggons für Firma Siemens und Feldbahnlokomotiven für Firma Funke & Co, zu reparieren.

10) Es wird besonders in der Verwaltung an der Wiederherstellung der Zentralheizung gearbeitet.

11) Der Kessel für die Dampfheizung ist fertig, bis auf die Roste, welche im November geliefert werden sollten, aber auf unbegrenzte Zeit nicht greifbar sind.

12) Die von Herrn Vogler versprochene Sozialkasse, welche vom Betriebsrat verwaltet werden soll, wurde dadurch ins Leben gerufen, daß der Betriebsrat am 4.11.1946 einen erstmaligen Betrag in Höhe von 300,– RM erhielt. [Dokument 4] Desweiteren wird dieser Kasse monatlich ein Zuschuß gewährt sowie laufend monatlich 12,– RM, für das Verleihen einer Nähmaschine, an eine Kleiderfabrik im Hause.

13) Da die Mechanischen Werkstätten Freital – J. Vogler – im Augenblick mit einem 20 KVA Skottsatz in den Räumen der Freitaler Stahl-Industrie arbeitet und dadurch gezwungen ist, ihre Arbeiten in Nachtschicht zu erledigen sowie weitere Stromentnahmequellen in nächster Zeit zum Einsatz kommen, wird nach verschiedentlichen Besprechungen von dem Kraftwerk Freital, ein 30 KVA Skottsatz gestellt, der gemeinschaftlich mit dem bisher, von der Zigarettenfabrik Schäfer gemieteten 20 KVA, einen Übergang schafft bis zur endgültigen geplanten 20 KV Anlage, welche in Vorbereitung ist und im Januar–Februar 1947 fertiggestellt sein soll.

Die zeichnerischen Unterlagen dafür sind vorhanden.

14) Z.Zt. sind im Grundstück Hütten-Straße 14, in beiliegender Aufstellung aufgeführte Firmen, eingemietet.

Außerdem wurden 4 Wohnungen und ein Quartier für einen Kesselschmied ausgebaut.

15) Der Betriebsrat beschließt mit Herrn Vogler die Festlegung eines Weihnachtskameradschafts-Abends. Zugleich wurde eine Kommission gebildet, die die notwendigen Vorbereitungen für den, dazu vorgesehenen 20. Dezember 1946, trifft.

16) Im Werk findet eine Typhus-Schutzimpfung statt.

17) Aus Gummiplanen, welche während der Demontage hier eingingen, werden für jedes Belegschaftsmitglied 1–2 Regenmäntel hergestellt und vergeben.

5. November 1946–6. November 1946

1) Verhandlungen mit Herrn Lange von der Reichspost wegen der Übernahme der Reparaturen an Reichspostbahnwagen.

2) Besuch des Herrn Baurat Köhler von der Reichsbahn, betreffs erhöhten Ausstoßes von Personenwagen.

3) Der Aufbau unserer Werkstelefon-Anlage wurde beschlossen.

4) Besuch des Herrn Steinkopf, betreffs An- und Verkauf einiger Maschinen.

5) Herr Rommel und Herr Abteilungspräsident Kode von der Reichsbahn, besichtigen unsere Fertigung.

7. November 1946

1) Der von Herrn Schmelter in Arbeit genommene Kessel hat heute Hebeschmaus.

Herr Vogler spricht mit dem Betriebsrat einige Worte und bleibt eine kurze Zeit mit diesen Leuten zusammen.

2) Die erste, von den Mechanischen Werkstätten Freial reparierte Lokomotive, geht heute auf Versuchsstrecke.

8. November 1946

1) Die erste Lokomotive besteht ihre Versuchsfahrt mit „sehr gut“.

9. November 1946–22. November 1946

1) Nach Mitteilung der Reichsbahnbeauftragten hier im Werk sowie des Herrn Kegel, kann die Reichsbahn auf Grund von Zahlungsschwierigkeiten, keine weiteren Aufträge an Privatwerke vergeben.

Die 2 angelieferten Loks sollten bereits wieder zurückgezogen werden, jedoch wurde genehmigt, eine davon fertigzustellen, da wir diese rechtzeitig demontierten.

Da wir glaubten finanziell über die größte Krisis hinwegzusein, bekommen wir jetzt, sollte sich diese Zahlungsschwierigkeit auch auf die bereits

gelieferten Arbeiten mit erstrecken, einen Ruin, der sich wahrscheinlich nicht ausmerzen läßt.

Wir werden versuchen müssen, schnellstens die konstruktive Durcharbeit für Holzbearbeitungsmaschinen und Werkzeuge vorzunehmen, um damit evtl. eine Überbrückung zu schaffen.

Desweiteren müssen wir unbedingt Baulokomotiven reparieren, um von unserer gegebenen Richtung nicht abzukommen.

Es müßte jedoch möglich sein, um die Kleinbahnstrecken vor dem totalen Ausfall zu schützen, eine Interessengemeinschaft mit den anliegenden Städten und Dörfern zu gründen, um diese finanziell zu sichern.

Herr Vogler wird, seiner Idee entsprechend, am Sonnabend, den 23.11.1946 mit der Reichsbahn anknüpfen.

- 2) Der 2 to Kochkessel wurde gegen 2 Feldschmieden, welche erst gekauft wurden, getauscht.
- 3) Für Fa. Siemens werden 3 Privat-Waggons repariert.
- 4) Der Anlauf von Holzbearbeitungsfräsern wird sofort in die Wege geleitet (zur Überbrückung).

23. November 1946

1) Herr Vogler und Herr Kegel haben in einer Besprechung mit den maßgeblichen Stellen der Reichsbahndirektion Dresden die von Herrn Vogler gehabte Idee besprochen und zugleich die Bestätigung erhalten, daß die Reichsbahn tatsächlich keinerlei Aufträge an die Mechanischen Werkstätten Freital – J. Vogler – geben kann.

Dem Zustand entsprechend müßten wir sofort 200 Arbeitskräfte entlassen, da die Produktion im Januar 1947 zum Erliegen kommen müßte und nur geringe Nebeneinnahmen zu erwarten wären.

Herr Abteilungs-Präsident Kode sowie Herr Inspektor Willenberg und andere Herren waren an dem von Herrn Vogler gemachten Vorschlag hoch interessiert und versprachen sofort zu versuchen, Herrn Hocker vom Dezernat 61 – 62 für unsere gemeinschaftliche Aufgabe zu gewinnen.

24. November 1946

1) Aussprache zwischen Herrn Hocker und Herrn Vogler in dessen Wohnung.

Es wird festgelegt, daß sofort sämtliche Privatfirmen die Aufträge gekündigt bekommen, außer der MWF.

Die MWF soll sofort wieder Schmalspurlokomotiven und Waggons (Personenwaggons) erhalten, außerdem wird die gesamte Schmalspur-Personen- und Güterwagen-Reparatur nach hier verlegt werden.

Dazu plant die Reichsbahn für ihre Zwecke eine eigene Kesselschmiede in unserer Halle I aufzubauen, welche zugleich die Reparaturen der MWF unterstützt.

Herr Hocker wird versuchen, neue Gelder freizubekommen, da ja die anderen Privatwerke ausfallen und bittet Herrn Vogler, seine von ihm vorgeschlagenen Wege, unabhängig von der Reichsbahn, an die Landesverwaltung weiterzugeben.

Die Verantwortung hierfür trägt jetzt allein Herr Vogler.

Herr Hocker wird der MWF einen erhöhten Gemeinkostenzuschlag genehmigen, sobald die Schmalspurwaggonreparatur untergebracht ist.

Die anderen Privatwerke haben fast alle bei der Reparatur um größere Sicherheit in den Verträgen und um Erhöhung des Gemeinkostenzusatzes von 170% gebeten.

- 2) Herr Vogler unterrichtete die Arbeitsgemeinschaft von dem Ergebnis, ebenso den Betriebsrat und weist auf das Risiko des Unternehmens hin.
- 3) Die Finanzlage des Werkes läßt im Augenblick gerade wieder die nächste Lohnzahlung zu.
- 4) Bis zum 25.11.1946 muß eine Liste mit Name, Wohnung, erlernter- und jetziger Beruf sämtlicher Belegschaftsmitglieder zum 2. Mal an die SMA gegeben werden.

27. November 1946

- 1) Unser umgebauter Personen-Lkw mit Anhänger wird von der technischen Prüfstelle abgenommen.
- 2) Der Lkw. V 8 befindet sich in einer mehrwöchigen Generalüberholung.
- 3) Ein von der Landesverwaltung eingesetzter Steuerprüfer überprüft das Werk auf Anlagekapital und Steuern.

2. Dezember 1946

- 1) Das Betriebskapital ist wieder so tief gesunken, daß kein Geld für die Gehälter da ist.
- 2) Aussprache zwischen dem Herrn Stadtkämmerer Baumgarten und Herrn Vogler wegen der Finanzierung des Schmalspurnetzes.

3. Dezember 1946

- 1) Die Reichsbahn bezahlt $\frac{1}{3}$ der eingebrachten Rechnungen.
- 2) Der Rat der Stadt Freital bespricht das von Herrn Vogler erwähnte Projekt zur Finanzierung des Schmalspurnetznetzes [Dokument 6] und läßt als Stellungnahme gelten, daß eine Möglichkeit nur dahingehend besteht, wenn ein kommunaler Ausschuß gebildet wird, der den gewinnenden und unterhaltenden Faktor des Unternehmens darstellt und erbittet Stellungnahme des Herrn Abteilungspräsidenten Hocker.
- 3) Eingang der ersten, zur Reparatur kommenden Feldbahn-Lokomotive sowie Eingang der ersten zur Reparatur kommenden Bahnpostwagen.

4) Der Sachbearbeiter Herr Lange der Bahnpost-Direktion Dresden, händigt Herrn Vogler einen Vertragsentwurf aus.

5. Dezember 1946

1) Herr Wüstner, Kegel und Vogler besprechen Vorschläge zur Finanzierung der Schmalspur-Fahrzeugreparatur.

2) Herr Vogler unterbreitet die Vorschläge Herrn Ob.Reg.Rat Gottschalk bei der Landesverwaltung und findet hierbei größtes Interesse. [Dokument 7]

3) Zwecks Eintragung in das Handelsregister werden nochmals die Unterlagen an die Rechtsstelle Herrn Dr. Dilger gereicht. [Dokument 8]

4) In der kommenden Woche erfolgt nun die weitere Anlieferung von einigen Loks und Reparaturwaggons.

Einige angefangene Maschinen können weiter aufgearbeitet werden.

5) Die Produktion von 10 Holzbearbeitungsmaschinen (Fräsen) wird aufgenommen.

6) Der erste Bahnpostwagen wird fertiggestellt.

7) Der Lkw V 8 ist wieder einsatzbereit.

Der Personen-Lkw mit Anhänger ist ebenfalls in Betrieb.

12. Dezember 1946

1) Es wird in Erfahrung gebracht, daß die Werke Busch, Wumag und Werdau sowie andere Privatwerke die Rechnungen an die Reichsbahn zu hoch eingesetzt haben, sodaß von Seiten der russ. Behörde ein Zahlungsstop erfolgte. Daraufhin erhielt die MWF, obwohl deren Rechnungen einwandfrei sind, vorerst wieder kein Geld.

Nach mehrmaliger Rücksprache zwischen Herrn Vogler und den Reichsbahnstellen ist noch nicht zu sagen, wann die Rechnungen bezahlt werden können.

14. Dezember 1946

1) Rücksprache zwischen Herrn Vogler, Reisinger und Herrn Weißflog von dem Reichsb.Masch.Amt betr. Beschaffung eines Trafos.

Es wird vereinbart, daß wir einen Trafo von der Reichsbahn leihweise bekommen und diesen zur Umwicklung nach der Fa. Sachsenwerk geben können.

Wir müssen jedoch später der Reichsbahn eine Miete zahlen und hoffen uns aber, das Vorkaufsrecht für später zu sichern.

15. Dezember 1946

1) Herr Vogler richtet ein Bittschreiben an Herrn Dipl.Ing. Hocker pri-

vat, um wenigstens 15000,- RM auf seine Verantwortung zur Zahlung der Löhner freizubekommen.

20. Dezember 1946

1) Am heutigen Tag wurde ein Weihnachts-Kameradschaftsabend durchgeführt, bei dem ca. 600 Karten vergeben werden konnten. Es kamen 300 Geschenke für die Belegschaftsmitglieder und 8 Stück Zigaretten pro Kopf zur Verteilung.

Eine Künstlertruppe sowie ein gutes Orchester umrahmten mit ihren Darbietungen den Abend.

Die Gestaltung des Abends hatte viel Anklang gefunden.

21. Dezember 1946

1) Infolge zu großer Kälte wurde den Belegschaftsmitgliedern anheimgestellt, die Arbeit einzustellen. (20° minus). Damit aber der Betrieb nicht zum Erliegen kommt, wurde um freiwillige Beteiligung gebeten und so arbeiten ca. $\frac{2}{3}$ der Belegschaft weiter.

Zwischen Weihnachten und Neujahr war ein Sicherheitstrupp von 15 Mann täglich beschäftigt.

2. Januar 1947

1) Herrn Vogler wurde von Seiten der Reichsbahn ein Schreiben vorgelegt, welches von der SMA Berlin, von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn Berlin, an die Deutsche Reichsbahn Dresden gerichtet war. Dieses Schreiben besagt, daß die Mechanischen Werkstätten Freital weiterhin für die Lokomotivreparatur eingesetzt werden müssen und zwei Garnituren Lok-Teile bei den RAWs Chemnitz und Dresden insofern aufgearbeitet werden müssen, falls die Mechanischen Werkstätten Freital noch nicht genügend Einrichtungen dazu haben.

2) Von Seiten der Rayongesellschaft wurde Herrn Vogler mitgeteilt, daß die Werkshallen der Freitaler Stahl-Industrie abgebrochen werden.

3) Herr Kirberg als Treuhänder der Freitaler Stahl-Industrie, Herr Richter als Betriebsrat, Herr Vogler als Direktor der MWF, nahmen Rücksprache bei dem Vorstand der SED und bei der Kreisleitung der SED Abteilung Wirtschaft über den augenblicklichen Zustand. Es wurde sogleich ein Bericht verfaßt, der zur Beratung an die Landesverwaltung gegeben wird.

Herr Vogler und Herr Richter nahmen anschließend Rücksprache bei der Landesverwaltung Herrn Dr. Dilger, Abteilung Rechtsberatung, betr. der schriftlichen Produktionsgenehmigung.

Herr Dr. Dilger verspricht, diese Bescheinigung am 4.1.1947 der MWF zuzustellen und Herrn Ludwig von der Industrie und Handelskammer am gleichen Tag ebenfalls diese Bescheinigung auszuhändigen.

Herr Vogler besucht Herrn Ludwig von der Industrie- und Handelskammer und unterrichtet ihn über die Zustellung dieser Bescheinigung und bittet nochmals um die sofortige Eintragung in das Handelsregister. Herr Ludwig versprach, dies nun endgültig vorzunehmen.

Herr Vogler erfährt bei der Landesverwaltung, daß die FSI dem Erdboden gleich gemacht werden soll.

Es herrscht eine gewisse Nervosität unter der Belegschaft, wir werden aber die Situation wieder überwinden.

4) Im Augenblick befinden sich im Werk an Lokomotiven und Waggons ca. 1,5 Mill. Werte, welche bei Abbruch der Deutschen Reichsbahn verlustig gingen.

3. Januar 1947

1) Herr Vogler nimmt mit Herrn Kegel Rücksprache bei der Reichsbahn, Herrn Kode und unterrichtet ihn von diesem Vorfall.

Von Erstgenannten wird vorgeschlagen, einen Bericht an die Hauptverwaltung Berlin der Deutschen Reichsbahn, mit der Bitte um Weitergabe an Karlshorst, zu geben.

Die Reichsbahn verspricht, einen Sonderkurier mit einem Begleitschreiben mit nach Berlin zu schicken, da andernfalls das sächs. Schmalspurnetz zum Ausfall kommt.

2) Nochmaliger Besuch bei der SED.

Die Unterlagen wurden dem Sachbearbeiter Herrn Spirra gegeben, derselbe war nicht anzutreffen.

3) Ein russ. Major legt den Abbruchbefehl vor und weist daraufhin, daß sich der Abbruchbefehl vorallem auf die Hallen erstreckt, in welchen die früheren mechanischen Fertigungen waren.

4) Es wurde bekannt, daß dies der 4te Abbruchbefehl sei.

5) Oben genannter Major betont, daß auch er, wie sein Vorgänger, nicht viel Interesse daran habe, da auch er wie dieser, der Meinung ist, daß zu wenig Ausbeute an Eisenkonstruktionen zu erwarten sei.

4. Januar 1947

1) Herr Vogler und Herr Heinz besuchen Herrn Ob.Reg.Rat Gottschalk von der Landesregierung, Amt für Verkehr und Schienenwege (Deutsche Reichsbahn) und unterrichten ihn von dem Abbruchbefehl. Genannter Herr verspricht, umgehend das Werk zu besuchen und Herrn Minister Selbmann zu unterrichten mit dem Hinweis, welche enormen wirtschaftlichen Störungen dadurch eintreten würden.

2) Herr Dr. Dilger, Landesregierung bestätigt, daß die Fertigungsbescheinigung der MWF bereits per Post abgeschickt sei.

3) Zugleich erfolgte ein Besuch bei der Reichsbahn.

Dort wurde bestätigt, daß auch Herr Hocker von diesem Bericht nach Berlin unterrichtet ist und diesem zustimmt.

4) Der Betrieb kann jetzt nur noch 4 Stunden täglich arbeiten, da in den ungeheizten Hallen eine Temperatur von minus 20° C herrscht. Dazu kommt noch eine ziemlich belastende Demontagestimmung.

6. Januar 1947

- 1) Eingabe des Berichtes an die Reichsbahn.
- 2) Verschiedene Herren der Rayon-Gesellschaft besichtigen das Werk.
- 3) Besuch bei Gen. Spirra, SED. Derselbe hält einen großen Vortrag über Kontrollratsbefehle, und wir finden kein Verständnis. Er sagt, es gäbe wichtigere Betriebe als unseren. Vor 100 Jahren hätte es keine Eisenbahn gegeben, und dann müssen wir eben unsere Kartoffeln mit dem Handwagen holen. Unser ihm zugeschickter Bericht lag noch ungelesen im Schreibtisch. Er verlangt einen neuen Bericht.

Wir sind über die Haltung dieses Genossen erschüttert und geben dies zur Stellungnahme der Partei.

7. Januar 1947

- 1) Ein Sonderkurier der Reichsbahn fährt mit unseren Eingaben nach Berlin.
- 2) Im Betrieb arbeitet vorläufig alles weiter, da der verantwortliche Offizier für den Abbruch genehmigte, solange in unseren Werkstätten arbeiten zu dürfen, bis daß unsere Montagehalle zum Abbruch kommt.
- 3) Besuch des Herrn Sommer von der Außenstelle der Landesregierung, welcher Unterlagen auf deutsch und russisch verlangte, um diese den russ. Behörden zu unterbreiten, damit eine evtl. Spannung verhindert wird.

8. Januar 1947

- 1) Es wird ein Ferkel gekauft, um dieses bei irgendeinem festlichen Anlaß für die Belegschaft zu schlachten, und um die Küchenabfälle besser zu verwerten.
- 2) Herr Hentschel von der geplanten „Sächs. Baustoff GmbH“ fährt nochmals ohne Erfolg zur SED.
- 3) Auf Grund des Abschlusses der Entnazifizierung bittet ein Offizier um die Bildung eines Entnazifizierungs-Komitees und stellt die Forderung der sofortigen Überarbeitung und der Zusendung des Ergebnisses an die Kommandantur. In unserem Betrieb sind 35 ehemalige Pgs.
- 4) Herr Vogler bekommt zu erfahren, daß die Reichsbahn alle zur Reparatur befindlichen Lokomotiven entziehen will und versteht, diese Anordnung aufzuhalten.

9. Januar 1947

- 1) Nochmalige Unterrichtung der Stadt Freital von dem Abbruchbefehl, ohne von dieser Seite Hilfe zu erwarten.
- 2) Rücksprache der Herren Vogler und Heinz MWF und Herrn Kirberg FSI bei der schon erwähnten Außenstelle der Landesregierung mit den gewünschten Unterlagen.

Herr Sommer verspricht nochmals, alles daranzusetzen, um den Russen auf die Wichtigkeit hinzuweisen.

- 3) Am Abend erhielt Herr Vogler durch die Post endlich den schon lang erwarteten Produktionsgenehmigungsbescheid der Landesregierung. Damit ist bewiesen, daß nun die Eintragung in das Handelsregister erfolgt. [Dokument 9]

10. Januar 1947

- 1) Herr Vogler wird zur Kommandantur bestellt.

3 russ. Offiziere, im Beisein des Kommandanten machen ihm den Vorwurf, daß er ohne Produktionsgenehmigung arbeiten läßt und wird sehr heftig, da die FSI ausdrücklich Arbeitsverbot hat und jetzt zum Abbruch kommt.

Herr Vogler erklärt, daß seine Aufgabe der MWF gilt, welche auf seinen Namen läuft und er nichts gemein hat mit der FSI. Herr Vogler betont ausdrücklich, daß er diese Räume nur gemietet hat und an die FSI Miete zahlt. Nachdem Herr Vogler seine, am Vortag erhaltene Produktionsgenehmigung vorlegt, entläßt man ihn ohne irgend welchen Bescheid.

Hierbei ist Herrn Ob.Reg.Rat Dr. Dilger der Vorwurf zu machen, wenn nur um einen Tag die Produktionsgenehmigung, um die wir seit Monaten bitten (obwohl diese von höchsten Stellen befürwortet wurde), später gekommen wäre, so hätte unser Werk, unsere Arbeit und die Person des Herrn Vogler auf dem Spiel gestanden.

Genannter Herr war der Meinung, da er gehört hatte, daß die FSI doch abgebrochen werden soll, sich nicht erst die Mühe zu machen brauchte, uns einen Satz zur Produktionsgenehmigung zu schreiben.

Erst Herr Lange vom Amt für Planung hat es ihm klarmachen müssen, daß wir ja für unsere Produktion dieses Schreiben benötigen.

- 2) Wir befürchten auf Grund verschiedener Aussagen, daß einige deutsche Leute daran interessiert sind, das Werk in ein günstigeres Licht zu stellen als es ist, um russ. Demontagestellen besonders daran zu interessieren, um sich dabei zu bereichern.
- 3) Der Betrieb arbeitet erstmalig wieder 6 Stunden, da die Kälte nachläßt.
- 4) Besuch des Herrn Ob.Reg.Rat Gottschalk, er war für unser Unternehmen stark interessiert und zeigte besondere Aufmerksamkeiten für den

Maschinenpark, welchen wir außerhalb des Grundstückes der Hüttenstraße 14 aufgestellt haben und versprach, sich mit der Hauptverwaltung Berlin in Verbindung zu setzen und sofort alles zu tun, um die MWF zu sichern.

11. Januar 1947

- 1) Herr Vogler erhält über die Dolmetscherin der Abbruch-Gesellschaft den Bescheid, daß die Kommandantur mitteilen läßt, daß der Abbruch zum 4ten Mal abgelehnt wurde und unser Betrieb im vollem Umfang weiterarbeiten kann.
- 2) Herr Vogler unterrichtet sämtliche daran interessierten Stellen und läßt alle Berichte weitergehen.
- 3) Es müssen 20 Mann entlassen werden, da sich diese im Betrieb nicht bewährt haben.

13. Januar 1947

- 1) Eingabe des am Sonntag, den 12.1.47 ausgearbeiteten Berichtes, deutsch – russisch an die Landesregierung und die schon einmal erwähnte Außenstelle. [Dokument 11]
- 2) Herrn Vogler und Herrn Kirberg wird bestätigt, daß die Arbeit wahrscheinlich Erfolg haben wird.
- 3) Ein erneuter Fragebogen ist am Mittwoch, den 15.1.47 abzugeben.

14. Januar 1947

- 1) Die Abteilung Waggonreparatur erhält ein Soll von 90 Waggons für Januar.
- 2) In Arbeit befinden sich im Augenblick:
ca. 70 Waggons
 8 Lokomotiven
 1 Privat-Baulok
10 Personenwagen
 2 Bahnpostwagen (der 1. Wagen wurde vor wenigen Tagen an die Bahnpost geliefert)
 einige Drehbänke zur Aufarbeitung
10 Holzbearbeitungsmaschinen (Fräsen)
 3 Holzbearbeitungs-Kreissägen
 2 Holzbearbeitungsmaschinen kombiniert
 fräsen, sägen und bohren
 außerdem wird unsere Schiebebühne fertiggestellt
1 Schmiedefeuer wird aufgebaut
1 Satz Hebeböcke wird fertiggest. 40 to
1 15 to und
1 kleinere Drehbank wird repariert und in Gang gesetzt

2 elektrische Härteöfen werden in unserer Außenstelle Senking
aufgesetzt
Anlauf einer kleinen Holzfräser-Produktion

15. Januar 1947

- 1) Der verlangte Fragebogen vom 13.1.47 Punkt 3 wurde abgegeben.
- 2) Es werden laufend Bücher für die Eröffnung einer Werksbücherei gesammelt.

16. Januar 1947

- 1) Unsere ehemaligen Pgs können im Betrieb ungehindert weiterarbeiten.
- 2) Die Reichsbahn bezahlt laufend ihre Rechnungen.
- 3) Herr Vogler erfährt, daß der seinerzeit ausgearbeitete Finanzierungsplan zur Regelung nach Berlin kommt, und daß wahrscheinlich die Reichsbahn Sonderzuschüsse von der Zentralverwaltung Berlin erhält.

18. Januar 1947

- 1) Herr Vogler wird unterrichtet, daß der 5. Abbruchbefehl nun endgültig vorliegt und es soll auch sofort begonnen werden.
- 2) Herr Vogler, Kirberg und Heinz unterrichten die Außenstelle der Landesregierung Herrn Sommer. Dieser hat inzwischen von der russ. Stelle noch keinen Bescheid erhalten. Setzte sich aber sofort mit ins Auto und fuhr mit zur Landesregierung, Herrn Liebscher.

Von hier wurden zwei Fernschreiben nach den Hauptverwaltungsstellen Berlin geschickt mit dem Hinweis, daß der Abbruch beginnt.

- 3) Herr Sommer fuhr noch zu Herrn Hocker, Reichsbahn.

Zufällig kam von Berlin, gemäß unserer früheren Eingabe vom 6.1.47, ein telefonischer Anruf, daß wir dieselben Unterlagen sofort nach dort zu schicken haben.

19. Januar 1947

- 1) Herr Vogler nimmt Rücksprache mit der Dolmetscherin der Rayon-Gesellschaft.

Auf Grund verschiedener Hinweise wird unsere Angelegenheit in der bisherigen Form weiterbearbeitet.

- 2) Ein Sonderkurier der Deutschen Reichsbahn bringt die geforderten Unterlagen nach Berlin.

Unterrichtung des Herrn Sommer

Unterrichtung des Herrn Liebscher, welcher nochmals ein Fernschreiben, auf die Dringlichkeit hinweisend, nach Berlin aufgibt.

3) Die Industrie- und Handelskammer verlangt zur Eintragung in das Handelsregister außer der Bescheinigung zur Genehmigung und Errichtung einer Produktionsstätte, auch noch eine Genehmigung zur Eröffnung der Produktion.

Herr Vogler unterrichtet die Herren von ihrem Blödsinn und erfährt, daß die Eintragung in den nächsten Tagen stattfindet.

4) Rücksprache bei Herrn Hentschel, Bauplattengesellschaft.

20. Januar 1947

1) Herr Vogler, Kirberg und Richter hängen an die Pforte einen Befehl an die Arbeiterschaft, daß sie sich der Demontage zur Wehr setzen sollen, gegenüber deutschen Stellen mit den Worten:

Werksangehörige! Schützt Euere Produktionsstätte!

Gemäß Befehl des Marschall Sokolowskij wurden alle Demontagen eingestellt!

Mit welchem Recht sollen nun unsere Werkshallen demontiert werden?

Arbeiter schützt Euere Betriebe gegen Saboteure am Volksvermögen!

Wir protestieren gegen derartige Willkür und nehmen an keiner Demontage teil.

Werkfremden ist der Zutritt verboten!

gez. Kirberg gez. Vogler gez. Heinz

21. Januar 1947

1) Herr Ludwig von der Industrie- und Handelskammer bestätigt, daß die Unterlagen zur Eintragung in das Handelsregister nach Freital gegeben worden sind.

2) Herr Vogler, Kirberg und Fleischer fahren, nach einer harten Auseinandersetzung mit dem Stadtkommandanten von Freital, mit einer Resolution der Arbeiter nach der Zentralkommandantur Dresden.

3) Ein Herr der Landesregierung, welcher die Herren begleitet, besorgt von Herrn Liebscher die Abschriften der Fernschreiben nach Berlin.

4) Die Zentralkommandantur bestätigt, daß keinerlei Aufschub, auch nicht eine Stunde, möglich wäre.

5) In einer Betriebsversammlung zwischen dem FDGB, der Rayon-Gesellschaft, der MWF und der FSI wurde zum Ausdruck gebracht, daß die MWF verlangt, wenn der Abbruch erfolgt so abzubrechen, daß sie die Möglichkeit hat, sich aus den abgebrochenen Teilen eine neue Produktionsstätte zu schaffen.

Die Rayon-Gesellschaft verlangt die sofortige Beseitigung des am 20.1.47 ausgehangenen Schildes, was der Stadtkommandant bereits als Anspielung zu einer Revolte bezeichnete.

6) Der Abbruch soll am 22.1.47 beginnen.

7) Wir rechnen noch stark mit einer günstigen Entscheidung aus Berlin, da der alliierte Kontrollrat die Rüstungsbetriebe besichtigt hat und lt. Zeitungsbericht am 18.1.47 diese Überprüfung beendet.

8) Herr Henker war mit in Hirschfelde Gas holen und teilte mit, daß nunmehr das Karbidwerk eine russ. A.G. geworden ist und wir nun keine Zuteilung mehr erhalten können.

Unser monatlicher Bedarf beträgt:

120 Flaschen Sauerstoff

90 Flaschen Gas

9) Verteilung von je 3 Zigaretten an jedes Belegschaftsmitglied.

10) Veröffentlichung in der Sächsischen Zeitung, über die Freude, welche die Belegschaft der MWF über den Befehl des Marschall Sokolowskij zum Ausdruck bringt. [Dokument 10]

Jedoch hat sich inzwischen die Lage so verschärft, daß durch den Befehl unser Werk zum Abbruch kommt.

Wir nehmen an, daß wahrscheinlich keine russ. Stelle, die den Abbruch immer wieder aufgeschoben hat, dies mehr verantworten kann.

11) Besprechung wegen Abschluß eines Vertrages mit der Reichspost.

12) Herr Hoffmann, welcher dem Betriebsrat angehörte und zur Arbeitsgemeinschaft verpflichtet war, scheidet aus unter verschiedensten Hinweisen. Die aber alle nicht stichhaltig sind und eigentlich nur den Beweis darstellen, daß er glaubt, sich in der Bauplatten-Gesellschaft eine gute Position sichern zu können.

Er erlaubt sich sogar die Äußerung, daß die MWF in der FSI nur eingemietet sei und die Bauplatten-Gesellschaft hätte bereits ein diesbezügliches Dokument von Herrn Minister Selbmann in der Tasche.

Die Verdienste der MWF an der FSI streitet er als kontra dafür, daß er oft von Herrn Vogler zur Arbeit angehalten werden mußte, ab.

Die Arbeitsgemeinschaft besteht jetzt noch aus:

Herrn Vogler

Herrn Linhart

Herrn Wüstner

Herrn Heinz.

22. Januar 1947

1) Herr Stadtrat Scheibner besucht uns und bittet um Vorschläge, wie die abgebrochenen Materialien vergeben werden können.

Wir schlagen vor, nach Genehmigung der Landesregierung den Abbruchverlauf ordnungsgemäß zu überwachen. Dadurch wird eine einwandfreie Verteilung der erhaltenen Baustoffe garantiert.

2) Der FDGB erkundigt sich nach dem Abbruch.

23. Januar 1947

- 1) Herr Minister Selbmann will wissen, wer den Abbruchbefehl unterzeichnet hat.
- 2) Herr Vogler und Herr Kirberg nehmen Rücksprache mit Herrn Stadtrat Hoffmann, Industrie Dezernat und Herrn Wahl Amt für Wirtschaft.
Anschließend fährt Herr Wahl mit obengenannten Herren von der MWF und FSI zu Herrn Sommer Lrg. Außenstelle (Lrg. = Landesregierung).
- 3) Vorsprache bei dem Landesvorstand der SED.
- 4) Die Unterlagen für die Zentralverwaltung Berlin werden fertiggestellt und gehen durch einen Sonderkurier, gemäß der Vereinbarung vom 18.1.1947, nach Berlin.

24. Januar 1947

- 1) Herr Vogler besucht die Herren Liebscher, Gottschalk, Sommer und erhält endlich die Möglichkeit bei Herrn Minister Selbmann vorzusprechen. Dieser hat inzwischen festgelegt, daß der Herr Landesvorstand von der SED Könen, Herr Ministerialdirektor Fellich und Herr Vogler bei Herrn General Dubrowskij vorsprechen sollen.
- 2) Ein Herr der Landesverwaltung war beim Abbruchstab in Leipzig, leider ohne Erfolg.
- 3) Die Rayon-Gesellschaft räumt ihre Verwaltung ein.

25. Januar 1947

- 1) Herr Vogler beschließt, mit Herrn Henschel nach Berlin zu fahren. Die Fahrt verschiebt sich um mehrere Tage, da kein Fahrzeug und kein Benzin aufzutreiben ist.
- 2) Die Rayon-Gesellschaft beginnt mit 300 Mann den Abbruch und will auf 1000 Mann steigern.
- 3) Die Kohlen sind bis auf wenige Zentner verbraucht.
- 4) Lt. Anordnung des Herrn Major Samsonow dürfen nur Gegenstände das Werk verlassen, die von Herrn Vogler oder Hünich unterschrieben sind.
Der leitende Major verlangt gemeinschaftliches Arbeiten mit der Abbruch-Gesellschaft.
- 5) Die Belegschaft arbeitet trotz 20° Kälte.

27. Januar 1947

- 1) Herr Vogler spricht wieder bei Herrn Liebscher in der Lrg. vor. Evtl. fährt Herr Sommer mit nach Berlin.

- 2) Ein russ. General besichtigt die Werkstätten und ist erstaunt über die Leistung der Männer, daß sie trotz größter Kälte arbeiten.
- 3) Die Abbruch-Gesellschaft stellt deswegen vorläufig den Abbruch ein.
- 4) Die Ausfallzeiten sind so enorm durch Kälte und Kohlenmangel, daß diese einige 1000, – RM betragen.
- 5) Ob. Regierungsrat Genau will sich nochmals bei der Lrg. einsetzen, daß die früher genannten drei Herren bald beim General Dubrowskij vorsehen können.
- 6) Herr Hoffmann und Herr Kunze Bauplatten-Gesellschaft und Herr Vogler spricht bei dem SED Vorstand vor und erhält eine Fürsprache für den Zentralvorstand der SED Berlin.

29. Januar 1947

- 1) Die Beschaffung des Fahrzeuges nach Berlin macht enorme Schwierigkeiten.

Die Unterstützung der Stadtverwaltung fehlt hier, wie auch bei allen anderen Unternehmungen zur Erhaltung unserer Produktionsstätte.

- 2) Auf Grund des vor einigen Tagen stattgefundenen Offiziersbesuches seitens einer russ. Behörde, wurde eine Fürsprache für unser Werk erreicht.
- 3) Die Lage erscheint uns im Augenblick wieder günstiger und wir werden nicht nachgeben, solange noch ein Fünkchen Hoffnung vorhanden ist.
- 4) Wir erhalten die Bestätigung, daß die ehemaligen Pgs. vollberechtigt eingesetzt werden können.
- 5) Es ist trotz größter Mühe keine Kohle zu bekommen.
- 6) Herr Baumeister Bouschka, welcher die FSI gebaut hat, soll die Überwachung der Baumaterialien nach dem Abbruch übernehmen, lehnt dies aber ab.

30. Januar 1947

- 1) Herr Vogler erstattet dem gesamten Betriebsrat und Herrn Linhart von der Arbeitsgemeinschaft den Vierteljahresabschlußbericht und weist darauf hin, daß auf Grund der bisher gemachten Unterlagen es möglich sein wird, den Betrieb günstig zu entwickeln.

31. Januar 1947

- 1) Fahrt nach Berlin findet statt. Das Fahrzeug wird von einem Autoverleih übernommen.

Herr Vogler benachrichtigt Herrn Henschel, derselbe kann aber leider nicht mitfahren.

Abfahrt nach Berlin 5 Uhr zur Deutschen Zentralverwaltung Berlin.

Herr Dittrich von der DZVI, der Sachbearbeiter unserer Angelegenheit, entschließt sich, auf Grund des Fotos, welches deutlich die Holzdachkonstruktion zeigt, sofort mit nach Karlshorst zu fahren.

Durch den Dolmetscher Herrn Architekten Heinrichs gelingt es uns, zu Herrn Major Hajet von der Abtlg. des Herrn Samarajew (wirtschaftliche Abrüstung) zu kommen. Das ist die letzte Instanz, die über unser Werk entscheidet. Dort erfahren wir, daß der eigentliche Abbruchbefehl des gesamten Werkes, einschließlich der Verwaltung, Pumpenhaus, Gaszentrale, Trafostation und sonstigen Nebengebäuden noch in Karlshorst liegt und erst in den nächsten Tagen zugestellt werden soll.

Die dadurch gefährdeten kleineren Firmen sollen vorläufig dahingehend unterrichtet werden, daß mit dem Abbruch zu rechnen ist.

Am kommenden Mittwoch erhalten wir diesbezüglich endgültigen Bescheid. Evtl. müssen die anderen Firmen in der FSI einen Antrag stellen.

Herr Vogler macht immer wieder darauf aufmerksam, daß er vor allem größten Wert auf die Halle III legt und beim Abbruch dieser Halle das sächs. Schmalspurnetz ausfällt.

Herr Major Hajet macht uns den Vorschlag, die Eisenträger selbst zu demontieren und das Dach durch Holzträger zu stützen. Er verlangt genaue Angaben, in welcher Zeit das zu schaffen wäre.

Herr Vogler gibt an, 3 Monate zu benötigen, worauf der Dolmetscher es in 1½ Monaten verlangt. Herr Vogler geht darauf ein und muß Herrn Major Hajet dafür garantieren.

Es würde dann nur die Halle III stehen bleiben.

Herr Major Hajet versucht diesbezüglich mit dem Stab in Leipzig zu telefonieren, was ihm leider nicht gelingt.

Es besteht auch noch die Möglichkeit, die 12 Träger der Verladerampe zu erhalten, wenn es uns gelingt, dafür andere zu beschaffen.

Die Verhandlungsweise des Herrn Heinrichs und Herrn Dittrich mit Herrn Major Hajet ist so ausgezeichnet, daß es Herrn Heinrichs sogar möglich ist, die nächste Woche stattfindende Sitzung, in welcher der Entscheid über unser Werk fallen soll, auf Sonnabend, den 1.2.1947 14 Uhr festzulegen.

Nach Abschluß der Verhandlung versichert Herr Heinrichs, uns sofort telegrafisch von dem Ergebnis der Verhandlung zu unterrichten.

Er erbietet sich sogar, uns sofort mit Zement zu beliefern, wenn es gelingt, die Halle zu retten.

Im Allgemeinen ist man sehr verwundert, daß sich die Stadt Freital nicht intensiver darum kümmert und uns so wenig unterstützt.

1. Februar 1947

1) Herr Liebscher von der Lrg. gibt ein neues Fernschreiben, auf die Dringlichkeit hinweisend, nach Berlin und erwähnt, daß nach Mitteilung

von Herrn General Dobrowskij an den Landesvorstand der SED Herrn Könen, die Halle III und IV erhalten bleiben soll.

2) Der FDGB veröffentlicht einige Nachlässigkeiten des Betriebsratsvorsitzenden der MWF, welche aber jeglicher Grundlage entbehren und Richtigkeit fern sind. Es wurde beschlossen, daß die Zeitschrift diese Angelegenheit berichtigen muß.

3) Die Kreisleitung des FDGB unterrichtet uns, daß General Dubrowskij Angaben gemacht hat und wir uns sofort mit ihm in Verbindung setzen sollen, falls diese Hallen zur Demontage kommen sollten.

4) Die Fahrbereitschaft und unser Lastwagen fahren trotz Lieferanweisung vergeblich nach Kohle.

5) Das Soll von 90 Waggons konnte nicht geschafft werden, da die Waggons erst am 13.1.47 eingingen.

Es wurden 61 Waggons geliefert.

3. Februar 1947

1) Die Dolmetscherin der Rayon-Gesellschaft fragt an, ob wir einen schriftlichen Bescheid von Berlin haben, da ihr russ. Chef mit der Demontage beginnen möchte.

2) Wir warten noch immer auf den telegrafischen Bescheid von Berlin.

3) Die Kälte hält noch an.

4. Februar 1947

1) Das Telegramm von Berlin ist noch nicht eingetroffen.

2) Herr Major Samsonow will mit dem Abbruch bis Montag warten, da er von Herrn Vogler erfährt, daß er mit Major Hajet in Berlin gesprochen hat.

3) Herr Vogler berichtet dies dem FDGB, welcher verspricht, dies zusammen mit der Lrg. Herrn General Dubrowskij zu unterbreiten.

Dieser hatte zugesagt, sofort einzugreifen, wenn unsere Produktionsstätte angegriffen wird.

4) Herr Vogler bespricht eine 2. Fahrt nach Berlin mit Herrn Wehner, Alpha Seifenfabrik.

5) Die Rayon beginnt das Dach der Halle 2 abzureißen.

6) Ein gebrauchter Shapinghobler wird gekauft und aufgearbeitet werden.

7) Da das Telegramm von Berlin noch nicht eingetroffen ist, unterrichtet Herr Vogler Herrn Heinrichs Berlin telegrafisch und bespricht mit ihm telefonisch, daß die Herren der ZVI nochmals in Karlshorst vorstoßen, um etwas Positives zu erzwingen. Der Major der Abbruchgesellschaft stellt nur

die Demontage auf Grund eines schriftlichen oder telefonischen Befehls, um den er sich aber selbst nicht kümmert, ein.

8) Der Betriebsrat und Herr Vogler gibt der Belegschaft den Viertel-Jahresbericht bekannt.

Herr Vogler unterbreitet seinen Plan und betont ausdrücklich, daß unter allen Umständen ein Teil des Werkes gehalten werden muß.

5. Februar 1947

1) Herr Vogler erfährt vom Amtsgericht, daß die Eintragung in das Handelsregister erfolgt ist. [Dokument 12]

2) Uns wird mitgeteilt, daß wir aus unserem Zentralmagazin im Kammergut Döhlen ausziehen müssen, da dieser Teil des Gebäudes für einen Neubauern benötigt wird.

3) Von Berlin trifft ein Telegramm ein, durch welches die Bauunterlagen für den Umbau der Halle III verlangt werden.

4) Der Entscheid für die Erhaltung des Werkes ist noch nicht gefallen.

6. Februar 1947

1) Herr Baumeister Bouschke spricht zusammen mit Herrn Vogler den Umbau der Halle III durch. Die Kosten dieses Umbaus werden sich auf ca. 40000,— RM belaufen.

Wir werden es unter allen Umständen versuchen, die komplette Halle zu erhalten und die russ. Herren von diesem Vorhaben abzubringen.

2) Herr Ministerialdirektor Fellich ruft an, daß er es erneut, zusammen mit der SED, versucht hat, bei General Dubrowskij vorzusprechen und teilt uns offiziell mit, daß der Abbruch der Halle III und der weiteren Gebäude nicht aufzuhalten ist. Er bittet uns, dies unserer Belegschaft mitzuteilen.

Wir werden dies nicht tun, sondern, wie schon diesem Herren bestätigt, alles daran setzen, den Teil unserer Hallen zu erhalten.

7. Februar 1947

1) Die Fahrt nach Berlin wird auf Montag, den 10.2.47 festgelegt.

2) Herr Baumeister Bouschka bringt die Unterlagen für den Umbau der Halle III.

3) Die Rayon verlangt weitere Unterbringungsmöglichkeiten für ihre Belegschaft.

Es wird unsere Garderobe freigemacht und wir ziehen in unseren Sitzungssaal.

4) Es wurde ein großer Ventilator von 2 m Ø angeschafft, den wir für den nächsten Winter in unserem Kesselhaus aufstellen wollen, um damit Heißluft in die Halle III zu blasen.

Der Ventilator wird vorläufig von der Firma Albrecht bezahlt.

- 5) In einem Telegramm von Berlin wurde der Maschinen- und Materialbedarf verlangt zur Steigerung der Lokomotivreparatur.
- 6) Von diesem Telegramm unterrichtet Herr Vogler in der Landesregierung Herrn Liebscher und zugleich Herrn Stehle [sic!] vom Fahrzeugbau.
- 7) Es wird ein Telegramm nach Berlin aufgegeben aus dem hervorgeht, daß Herr Vogler am 10.2.47 in Berlin eintrifft.

8. Februar 1947

- 1) Die Belegschaft kann wegen zu großer Kälte nicht arbeiten.
- 2) Die Unterlagen für Berlin werden fertiggestellt und zugleich Eingaben zur Erhaltung der kleinen Firmen.
- 3) Der Stab in Leipzig hat, wie Herr Kalk, Landesregierung erfährt, von der Erhaltung der Halle III noch keinen Bescheid erhalten.
- 4) Der seinerzeit von der Freitaler Stahl-Industrie geförderte Bau einer Umpflanzmaschine wurde von dem sog. Erfinder weiterbetrieben und entwickelt und zwar so, daß er, nachdem er eine eigens dafür geschaffene Firma gegründet hat und von der Landesregierung für die ersten 6 Maschinen ca. 50000,— RM erhielt, seine Fertigung einstellen mußte und damit die Falschheit seiner Idee bewies.
- 5) Die Fahrt nach Berlin findet endgültig am Montag statt.

Der Ausweis für diese Fahrt konnte noch rechtzeitig beschafft werden.

Herr Wehner fährt zusammen mit Herrn Vogler in seinem kleinen Lieferwagen.

10. Februar 1947

- 1) Die Fahrt beginnt früh 5 Uhr bei großer Kälte und nach mehrmaligem Ausschaukeln aus hohen Schneewehen auf der Autobahn.
- 2) Ankunft in der Zentralverwaltung 12 Uhr.
- 3) Herr Vogler verhandelt mit Herrn Schreier von der Abteilung Fahrzeugbau und gibt seine Ausarbeitungen, gemäß des geschickten Telegrammes, ab.

Herr Vogler machte darauf aufmerksam, daß die erste Voraussetzung für die Steigerung der Lokomotivreparatur die Erhaltung der Halle III ist. Daraufhin geht genannter Herr sofort mit zu den Herren Heinrichs und Dittrich ZVI.

Herr Wehner hat inzwischen das Dezernat Chemie unterrichtet und es wird sofort zusammen nach Karlshorst gefahren.

- 4) Die Verhandlungen werden bis um 17 Uhr mit Herrn Major Hajet und einigen Ingenieuren geführt.
- 5) Von 19–23 Uhr weitere Verhandlungen mit Herrn Schubin und Oberst Samarcin sowie Herrn Major Hajet und anderen russ. Offizieren.

Herrn Vogler wird der Vorwurf gemacht, unerlaubt in diesem Betrieb die Produktion aufgenommen zu haben. Er protestiert gegen diesen Einwand und beweist, daß hier nicht kapitalistische Gefahren bestehen, sondern wir uns lediglich die Arbeit erhalten wollen.

6) Weitere Besprechungen festgesetzt.

11. Februar 1947

1) Schlechte Unterkunftsmöglichkeit bei größter Kälte.

2) Um 10 Uhr Aufnahme der Verhandlungen wegen Beschaffung von Zement, Karbid und Kohle bei ZVI.

3) Um 12 Uhr Abfahrt nach Karlshorst mit Herrn Heinrichs.

Besprechungen bis 17 Uhr mit verschiedenen Wirtschaftsoffizieren und Herrn Major Hajet.

Herr Heinrichs verteidigt ausgezeichnet unser Unternehmen.

4) Weitere Besprechungen von 14–23 Uhr. Uns wird mitgeteilt, daß wir am nächsten Tag schriftlich unseren Erfolg in Empfang nehmen können.

Es wird außerdem bestätigt, daß die Eingaben von Herrn Vogler, zur Erhaltung der angrenzenden Gebäude, genehmigt sind.

5) Der Betrieb selbst ist in größter Spannung und steht in Erwartung der Verhandlungen.

6) Die russ. Offiziere versprechen Herrn Betriebsrat Richter, sich noch einige Tage mit der Demontage zu gedulden.

7) Herr Baumeister Bouschka und die kleinen Firmen sprechen nochmals, nach dem Ergebnis der Verhandlung, bei unserem Unternehmen vor.

8) Uns wird wieder Acetylen-Gas zugeteilt.

9) 1. schwerer Unfall bei der Rayon in der FSI.

10) Den beiden Berlinfahrern sind schon längst die Lebensmittel ausgegangen und das Quartier ist wieder schlecht.

Ein Brot für 70, – RM wird gekauft.

12. Februar 1947

1) Früh Verhandlung in der Zentralverwaltung. Herr Vogler läßt sich ein Befürwortungsschreiben von ZVI, Fahrzeugbau an die Landesregierung Sachsen ausstellen, zur besseren Zuteilung von Kohle und Karbid.

2) Herr Vogler führt eine kurze Besprechung mit Herrn Major Hajet und erhält einen versiegelten Befehl, aus dem hervorgeht, daß die Halle III nicht mit demontiert wird.

Herr Major Hajet betont, daß die Nebengebäude erhalten bleiben und macht anderen Firmen, die abgelehnt werden, die Freitaler Stahl-Industrie zum Vorbild und ist erstaunt zugleich, daß die Stadtverwaltung Freital sich nicht mit eingesetzt hat.

- 3) Es werden noch Besprechungen wegen dem Materialanfall bei dem Abbruch geführt. Dieser Befehl soll umgehend nach Leipzig zum Stab gebracht werden.
- 4) Ankunft in Freital 21 Uhr.

13. Februar 1947

- 1) Herr Vogler fährt wieder mit Herrn Wehner, nachdem er dem Betrieb den Erfolg bekanntgegeben hat, zum Stab nach Leipzig.
- 2) Herr Oberst Smolensk händigt Herrn Vogler wieder einen versiegelten Brief für den Stab nach Dresden aus.
- 3) Der Offizier für den Abbruch wurde inzwischen unterrichtet.

14. Februar 1947

- 1) Herr Vogler fährt nach Wachwitz zu Herrn Major Förderow vom Stab für Abbruch.
Dieser will noch am gleichen Tage Herrn Major Samsonow von der Rayon-Gesellschaft unterrichten.
- 2) Es sind hierdurch dem Lande Sachsen ein Gebäudewert von ca. 1,5 Mill. RM erhalten geblieben sowie der Deutschen Reichsbahn ca. 750000, – RM an Lok-Teilen und der MWF wurden 50000, – RM an Einrichtungsgegenständen erhalten.
- 3) Der Plan zum Verlegen der Gleise wird besprochen und soll in kommender Woche zur Genehmigung nach Berlin geschickt werden.
- 4) An dem Einbau der Zentralheizung wird noch immer gearbeitet.
- 5) Wir erhalten schriftlich die Bestätigung, vom Amtsgericht, daß unser Unternehmen nun endgültig in das Handelsregister eingetragen worden ist.

15. Februar 1947

- 1) Wegen zu großer Kälte wurde nicht gearbeitet.

17. Februar 1947

- 1) Verteilung von Quark an die Belegschaft.
- 2) Wegen zu großer Kälte mußte um 10 Uhr aufgehört werden. Die Arbeit soll am 20.2.47 wieder aufgenommen werden.
- 3) Die Kohle ist restlos verbraucht.
- 4) Die Holzdiebstähle sind enorm.
- 5) Meisterbesprechung; es wurde über die zukünftige Weiterentwicklung des Betriebes beraten. Der Betriebsrat beglückwünscht und spricht zugleich den Dank der Belegschaft für die Erhaltung der Werkstätten, Herrn Vogler aus.

19. Februar 1947

1) Herr Stadtrat Hoffmann und ObReg. Rat Genau wird von Herrn Vogler über den Materialverkauf, gemäß einer Anordnung der Zentralverwaltung Berlin, unterrichtet.

Fest steht auf jeden Fall, daß die Stadt Freital sich von dem Abbruchleiter so hat beeinflussen lassen, daß sie ohne jegliche Kalkulationsunterlage ihm die Materialien abkauft.

Herr Vogler schlägt vor, die Übereignung des Materials durch Karlshorst zu bewirken und nur an die Abbruch-Gesellschaft den Differenzbetrag zu bezahlen, welcher genau kalkulatorisch bestimmt werden muß. Dies bedeutet, daß überhaupt erst einmal der Betrag bekannt sein muß, welchen die Abbruchgesellschaft pro Tonne zusätzlich von den Russen erhält.

(Hoffentlich findet sich ein Mann der Stadtverwaltung, der in der Lage ist, diesbezüglich zu verhandeln und damit der Stadt Freital Tausende von Mark erspart).

2) Die Unterlagen für die Gleisanlagen werden nach Berlin geschickt. Karlshorst will uns diese freistellen.

20. Februar 1947

1) Die Belegschaft wurde wegen Kälte wieder nachhause geschickt.

2) Herr Vogler verhandelt mit dem Schacht, Herrn Og. Ing. Meichsner und dem Betriebsrat, wegen Abgabe des FSI-Kühlturmes. Dieser Kühlturm sollte früher bei der ersten Demontage zu Kistenzwecken abgebrochen werden. Wir haben dafür Holz gestellt und hoffen nun durch die Eingabe nach Karlshorst, welche Herr Vogler weiterleitete, und von Herrn Kirberg als Treuhänder befürwortet wurde, diesen Turm für den Schacht zu erhalten.

21. Februar 1947

1) Die Eingaben zur Erhaltung des Kühlturmes für den Schacht wurden nach Berlin gereicht.

22. Februar 1947

1) In der Stadtverordneten-Sitzung zu Freital wird die Erhaltung unserer Werkstätten ausführlich bekanntgegeben. (s. Anlage)

24. Februar 1947

1) Die Arbeit wird wieder voll aufgenommen. Es sind 5° minus.

2) Herr Vogler erfährt, daß der bisherige Präsident der Reichsbahn, Herr Hocker, seines Amtes enthoben wurde und setzt sich sofort mit der zuständigen Reichsbahnstelle in Verbindung.

Zur Erhaltung des Produktionsausstoßes werden grundlegende Vorschläge für den Ausbau der Kesselschmiede in der MWF besprochen.

25. Februar 1947

- 1) Herr Vogler fährt mit Herrn Henker zur Landesverwaltung.

26. Februar 1947

- 1) Die Finanzen sind durch die große Kälte wieder restlos aufgebracht.
- 2) Der Stromausfall ist gestiegen.

27. Februar 1947

- 1) Ein amtlicher Lohnsteuerprüfer überprüft die Steuern. [Dokument 13]
- 2) Die Ausräumungsarbeit für das Verlegen der Gleise wird in Angriff genommen.
- 3) Die Zuführung von Waggons ist wieder so schlecht, daß für den Monat März vorläufig noch keine Wagenproduktion vorhanden ist.
- 4) Die Lokomotivreparatur ist noch immer ein Zuschußgebiet.
- 5) Grafische Darstellungen bewiesen, daß unsere Gemeinkostenzuschläge 300% betragen müßten, gegenüber 200% der jetzt zu verrechnenden.
- 6) Herr Vogler plant die Aufnahme einer Massenproduktion von Windgebläsen für Heizkessel (für Braunkohlenfeuerung).
- 7) Es sind wieder 13° minus.

28. Februar 1947

- 1) Herr Vogler unterbreitet Herrn Stadtbaumeister Rothe seinen Bericht von Berlin und fordert Baumaterialien zum Ausbau der Halle.

Der Stadtbaumeister verspricht, diese nach Eingang unserer Eingaben zu genehmigen.

- 2) Sitzung der Arbeitsgemeinschaft.

Die vorgesehene Planung zum Ausbau der Halle III wird von allen Teilnehmern befürwortet und soll demnächst zur Durchführung kommen.

- 3) Die Finanzierung wird aus Verkäufen getilgt.

Trotz der Finanzierungskrise wird dieser Umbau als Grundlage für die weitere Produktion benötigt.

1. März 1947

- 1) Herr Vogler bespricht sich mit Herrn Meichsner von der Reichsbahn, zwecks einer Reise nach Chemnitz zur Regelung grundlegender Fragen betreffs Erweiterung der Kesselschmiede.

4. März 1947

1) Eine Freitaler Schule hält infolge Kohlenmangels laufend Unterricht in unserem Sitzungszimmer ab.

5. März 1947

1) Verhandlungen zwischen Herrn Schwerdtner Dezernat 61–62, Herrn Meichsner, Deutsche Reichsbahn und Herrn Vogler sowie einigen anderen Herren, betreffs der Weiterentwicklung einer Kesselschmiede.

Es wird eine Fahrt nach Flöha zur Kesselfirma Weissbach besprochen.

11. März 1947

1) Herr Vogler fährt mit den Herren Kode, Meichsner und noch einem Herren von der Deutschen Reichsbahn, trotz größter Glatteisgefahr mit unserem Wagen nach Flöha zur Dampfkesselfabrik Gebr. Weissbach betreffs der Kesselschmiede.

Es wird vereinbart, daß sofort mehrere Kessel nach dort gegeben werden, damit Stromausfälle durch Handarbeiten ausgeglichen werden können.

Die Reichsbahn wird einen Verbindungsmann speziell für Freital und Flöha abstellen.

Flöha ist nun endlich interessiert daran, in engster Gemeinschaft mit MWF zusammenzuarbeiten.

Herr Vogler sagt dieser Firma verschiedene Hilfe zu.

12. März 1947

1) Herr Vogler fährt mit Herrn Weissbach, Flöha zur Landesregierung, um die Angelegenheit Kesselschmiede und Materialbeschaffung zu entwickeln.

2) Unsere Winterkartoffeln gehen so zu Ende, wie voriges Jahr geplant.

3) Die Temperaturen liegen jetzt zeitweise noch immer unter Null Grad Celsius.

4) Am heutigen Tag 6° minus, starker Schneefall und keine Kohle.

13. März 1947

1) Die Stückzeitvorgabe für jede mech. Arbeit wird ähnlich dem Refa-System eingeführt.

2) Hochwassergefahr in Freital, unsere Werksfeuerwehr wird von der Stadt zum Katastropheneinsatz befohlen.

17. März 1947

- 1) Mit Herrn Baumeister Bouschka werden weitere Besprechungen zum Ausbau der Werkstätten durchgeführt.
- 2) Herr Rudolf von der Firma Philipp übernimmt die Ausführung des Gleisverlegens und will in wenigen Tagen die Zeichnungsunterlagen fertig haben.
- 3) Wegen An- und Verkauf von Maschinen wird mit dem Vertreter Herrn Steinkopff verhandelt.
- 4) Herr Vogler unterbreitet der Arbeitsgemeinschaft Vorschläge über die Eigentumsrechte des Betriebsvermögens und bringt seine Idee zum Ausdruck, in einer Betriebsordnung festzulegen, daß jeder Arbeiter nach einer gewissen erreichten Arbeitszeit von X-Jahren einen Betriebsanteil in gewisser Höhe, im Alter von 60 Jahren ausgezahlt bekommt. Herr Vogler bittet die Arbeitsgemeinschaft, dies den führenden Arbeitskräften des Werkes unterbreiten zu dürfen und zugleich diesen Männern die Frage zu stellen, ob der Betrieb unter eigener Regie weitergeführt werden soll oder das Land Sachsen diesen als landeseigen erhalten soll.

Die Arbeitsgemeinschaft billigt dem zu und hält diese Sache für gut und durchführbar.

18. März 1947

- 1) Der langersehnte Prüfer für die Abnahme der Kesselschweißer bearbeitet mit Herrn Vogler die Eingaben zur Kesselschweißerprüfung.
- 2) Der Verbindungsmann für Kesselarbeiten von Chemnitz besucht uns erstmalig. Wir hoffen nun hierdurch eine gewisse Richtung in die [sic!] Arbeit der Kesselschmiede zu erhalten.
- 3) Herr Vogler unterrichtet [sic!] im Auftrage der Arbeitsgemeinschaft seinen Vorschlag den Meistern und Führungskräften des Betriebes, der begeistert aufgenommen wird mit dem Resultat, daß die MWF der Landesregierung den Antrag stellen wird zur Übereignung der Werksanlagen.

Es wird festgestellt, daß die Landesregierung am wenigsten zur Erhaltung des Werkes beigetragen hat und die Stadtverwaltung überhaupt keinen Beitrag leistete.

Die Schlußfolgerung hieraus ist, daß der Betrieb weiterhin unter der jetzigen Verwaltungsform arbeiten wird und erst, nachdem die landeseigene Industrie aufgebaut ist, zum gegebenen Zeitpunkt übergeben werden soll; dies aber nicht drängt.

- 4) Für die Ausarbeitung der Grundlage und der Richtlinie, welche in einer Betriebsordnung festgelegt werden sollen, werden wir nicht übereilig handeln.

19. März 1947

- 1) Die ersten 400 Holzbearbeitungsfräser werden geliefert. Weitere 300 sind in Arbeit.
- 2) Die erste kombinierte Holzbearbeitungsmaschine, Kreissäge, Fräse und Bohrmaschine, wurde geliefert.
Weitere Maschinen sind in Arbeit.
- 3) Eine Abordnung der Belegschaft fährt erfolglos zur Landesregierung wegen Beibehaltung der Schwerarbeiterkarte, da diese allg. gestrichen ist.
- 4) Es wird festgelegt, daß an einem Sonntag freiwillige Arbeitsstunden gefordert werden müssen, betreffs Aufräumarbeiten der Halle III d.
- 5) Die Beschaffungsmöglichkeit für Kohle ist so schlecht, daß wir nicht in der Lage sind, eine heute zu liefernde Lokomotive Nr. 8 auszuprobieren und infolgedessen 1 to Kohle vom Bahnhof Potschappel leihen müssen.
- 6) Die Halle III b ist ausgeräumt und mit den Bauarbeiten wird begonnen, sobald die Zeichnungsunterlagen zur Verfügung stehen.
- 7) Wegen der Verlegung der Gleis- und Rohranlagen ist von Berlin noch keine Antwort erfolgt. Wahrscheinlich wird Herr Vogler nochmals nach dort fahren müssen.

20. März 1947

- 1) Sitzung mit den Meistern der Lok-Reparatur, Arbeitsvorbereitung, Herrn Vogler und Betriebsrat Richter.
 - a) Besprechung wegen Einführung der Gedingezeiten.
 - b) Einführung eines Terminverfolgers.
 - c) Vorgabezeiten für Sening.Die Terminverfolgung der Lok-Reparatur übernimmt Herr Richter aus der Lok-Abteilung.

22. März 1947

- 1) Rücksprache bei der Firma Rhaintaler wegen der Anlieferung von Leuchtgas. Da der einzige dort verantwortliche Tankwart über Nacht dienstverpflichtet wurde, ist die Firma nicht in der Lage, die Industrie weiterhin mit Gas zu beliefern. Die MWF richtete einen entsprechenden Brief an das Arbeitsamt Dresden, Abteilung Arbeitslenkung, welches die unverständliche Handlung ausgeführt hat.
- 2) Herr Vogler führt weitere Verhandlungen wegen der Beschaffung von 2 Güterwagen, welche wir versuchen wollen aus Schrott der Firma Rhaintaler herzurichten.
- 3) Vorsprache des Betriebsrates Richter, Betriebsschlosser Heinrich und Herrn Vogler bei der Gewerkschaft und der Landesregierung, wegen Erhaltung der Schwerarbeiterkarte.

23. März 1947

1) Freiwilliger Arbeitseinsatz zum Aufräumen der Halle 3 d. Es waren 64 Belegschaftsmitglieder freiwillig tätig. Der Arbeitseinsatz wird wiederholt.

24. März 1947

1) Die Zentralverwaltung Berlin schickt ein Telegramm aus dem hervorgeht, daß die Gleisanlagen noch nicht freigesprochen sind, obwohl diesbezüglich schon mehrere Verhandlungen geführt wurden.

2) Die Herren Vogler und Wüstner beantragen ein Postscheck-Konto.
Post Empfangs- und Unterschriftsberechtigt sind die Herren Vogler, Wüstner und Henker.

3) Der Beschluß zum Bau einer Probestrecke wird geplant.

25. März 1947

1) Herr Vogler und der Betriebsschlosser Heinrich erhalten von der Landesregierung nach Ersuchen einen Brief für das Ernährungsamt Freital, mit der Bestätigung, daß wir weiterhin die Schwerarbeiterkarten erhalten.

2) Der Kesselprüfer von Chemnitz besucht uns laufend jede Woche zur Überwachung unserer Arbeiten.

26. März–5. April 1947

1) Die Anlieferung von Gas wird immer schwieriger. Wir erhoffen eine Änderung in der Anlieferung durch eine grundlegende Besprechung bei der Landesregierung.

2) Wir nehmen mit der Reichsbahn Verhandlungen auf, um aus Schrottwagen für die Firma Rhaintaler, brauchbare Spezialwaggons zum Transport von Spezial-Schweißgas aus dem Westen herzustellen. Die Firma Rhaintaler ist gewillt, die Reichsbahn und die MWF bevorzugt mit diesem Gas zu beliefern.

3) Die von der MWF eingereichte Beschwerde an das Arbeitsamt Dresden, wegen des Leuchtgas-Tankwartes der Firma Rhaintaler, hat Erfolg. Wir erhielten die Nachricht, daß der Tankwart wieder zurückbeordert wird. (Vgl. 22.3.47, Punkt 1)

4) Herr Vogler kauft sich privat ein Motorrad, welches für dringend notwendige Geschäftsfahrten nach Chemnitz, Berlin, Flöha usw. benötigt wird. Die Überweisung von Dresden nach Freital macht Schwierigkeiten, da Dresden keine Fürsprache erteilt.

Wir versuchen durch die Landesregierung die Sache zum Erfolg zu führen.

5) Die in der MWF stationierte Diesel-Lok wird der Reichsbahn leihweise erneut angeboten, da wir ab 1.4.1947 wieder 40,- RM pro Tag für die geliehene Rangier-Dampflokomotive bezahlen sollen.

Die Reichsbahn übernimmt die Diesel-Lok zum gleichen Preis und denselben Bedingungen, wie wir die Dampflok von der Reichsbahn übernommen haben.

6) Im Arbeitsbüro treten Störungen auf durch den Todesfall unseres bewährten Arbeitsvorbereiters und Sachbearbeiters der Waggonreparatur, Herrn Tetzel.

7) Es werden laufend Verhandlungen und Besprechungen geführt, betreffs Verlegen der Gleisanlage.

8) In einer Betriebsversammlung wird dem Redner des FDGB Kollegen Kandler unterbreitet, daß der Betrieb fordert, daß endlich sich die Behörden und auch der FDGB einsetzen soll, unseren lebenswichtigen Betrieb auch in den Wirtschaftsfragen zu unterstützen und nicht nur immer zu fordern.

Die Diskussion und Aussprache war ziemlich heftig.

Herr Kandler versprach, sich intensiv mit dem Betrieb zu befassen und uns noch vor Ostern zu besuchen, damit gemeinschaftlich die großen Schwierigkeiten behoben werden können.

Der Genannte des FDGB hat sich bis zum heutigen Tag, den 10.4.1947 noch nicht sehen lassen. –

Uns wurde bekannt, daß aber außerbetrieblich dem FDGB-Gruppenleiter der MWF, von Seiten des FDGB Freital, noch nachträglich Vorwürfe gemacht wurden, über unsere Forderung.

Kollege Kandler hat sogar versprochen mit nach Berlin zu fahren. –

9) Trotz größter Bemühung ist es uns nicht möglich, weitere Lebensmittel heranzuschaffen, um unsere Werksküche zu erhalten. Wir hoffen jedoch in einigen Wochen nach Öffnung der Mieten, wieder etwas für unsere Küche gewinnen zu können.

10) 3 Belegschaftsmitglieder werden wegen Diebstahl eines Kreissägen-Motors entlassen. Darunter auch ein Meister. Der Motor wurde vor ca. 1/2 Jahr gestohlen.

11) Die schon genannte Diesel-Lok wurde am 2.4.1947 abgeholt. Die Unterlagen wurden Herrn Gebauer, Dezernat 21, ausgehändigt.

12) Der Betrieb schließt am Gründonnerstag und nimmt die Arbeit am 8.4.1947 wieder auf.

13) Da die Werksküche nicht mehr genügend Futtermittel für unser Betriebsferkel aufbringen kann, müssen wir zu einer vorzeitigen Schlachtung greifen.

Das Fleisch reicht gerade für eine Mahlzeit, gleich 300 Personen. Das Essen war überaus gut und sollte in Verbindung mit 8 Zigaretten pro Kopf, zugleich die Prämie für den zu erwartenden 1000. fertiggestellten Waggon darstellen.

14) Herr Vogler und der Betriebsrat Richter sollen verhaftet werden, da der russ. Major, welcher den Abbruch der FSI leitet, in dem Kammergut

Döhlen unser, aus Sicherheitsgründen eingerichtetes Magazin beschlagnahmt hat und behauptet, daß dieses Material sicher während des Abbruchs von ihm gestohlen worden sei, was allerdings nicht den Tatsachen entspricht.

Die von ihm angeblich vorgefundenen Demontagesignums sind nach Feststellung deutsche Inventarbezeichnungen, wie sie in jedem ordentlichen Betrieb vorhanden sein müssen.

Ein deutscher Stellmacher, welcher Interesse an einem Raum unseres Magazins hat und diesen auch erhalten soll, hat unwahre Angaben über ein weiteres Lager bei der Firma Sening an den Russen gemacht. Wodurch auch unser Arbeitsraum dort beschlagnahmt wurde.

Auf Grund einiger Verhandlungen gab man jedoch den Maschinenraum bei Sening wieder frei.

Besagtes Magazin jedoch soll die Kommandantur besichtigen.

Wir hoffen, daß wenigstens die russ. Herren mit sich verhandeln lassen werden. Vor allen Dingen schon deshalb, da der Magazinverwalter den Auftrag hat, laufend alle Materialien nach unserem Hauptmagazin im Betrieb zu bringen und keinen Neu-Zugang mehr in dem Außenmagazin einlagern soll, da jetzt dieses Magazin, nachdem uns bekannt ist, daß unser Betrieb bestehen bleibt, nicht mehr notwendig ist und mit dem Betriebsmagazin vereint werden kann.

Der deutsche Polizeimajor Käßler verstand keinesfalls die Situation zu klären und beschäftigte sich während der ganzen Verhandlung nur mit seinen persönlichen Dingen, anstatt die Verhandlung mit sofortigen Maßnahmen zu unterstützen.

- 15) Der 1. Waggon Kohle seit Dezember ist eingetroffen.
- 16) Ein nochmaliger freiwilliger Arbeitseinsatz zum Ausräumen der Halle IIIb hat Erfolg.
- 17) Lieferung der 1. hier gefertigten Holzbearbeitungs-Oberfräse.
- 18) Der allg. Maschinenbau in der Abteilung Bearbeitungswerkstatt ist im Augenblick sehr produktiv.
- 19) Wir erhalten ein Lieferungs-Soll von 80 Waggons für Monat April 1947.

11. April 1947

- 1) Das beschlagnahmte Magazin wurde nach einigen Verhandlungen von dem russ. Major wieder freigegeben, wobei wir jedoch etwas von dem dort eingelagerten Material abgeben mußten.
- 2) Bei Unterrichtung des Herrn Major Käßler wurde uns von diesem mitgeteilt, daß er bereits vorgearbeitet und somit die Sache in Ordnung gebracht habe. Als Entgegnung dessen wird uns von dem russ. Major gesagt, im Beisein von Herrn Richter, Betriebsrat, daß sich Herr Käßler hat noch

nicht wieder sehen lassen. (Man soll sich nicht mit fremden Federn schmücken)

3) Herr Stadtrat Hoffmann erkundigt sich nach der Lage und bitte um weitere Unterrichtung.

12. April–25. April 1947

1) Die Belieferung von Gas oder Karbid nimmt eine katastrophale Lage an. Der gesamte Betrieb ist hiervon abhängig und kommt dadurch ins Stokken.

Nach vielen Verhandlungen bei den zuständigen Amtsstellen erhielten wir eine Lieferanweisung für 100 kg Karbid, welchen wir uns in Neustadt selbst abholen können und [der] eigentlich nur für den Katastropheneinsatz gerechnet ist.

Unser Karbidbedarf beträgt 1,5 to pro Monat, und erhalten haben wir bis jetzt noch nichts. Der Betrieb arbeitet nur, da wir von verschiedenen Firmen und durch Tausch Azetylgas besorgen.

2) Wir erfuhren, daß Koll. Kandler vom FDGB und Genossen der Partei sich über die Übernahme unseres Betriebes in das Landeseigentum besprochen haben.

Wie wir selbst vorgeschlagen haben, sollte, um diese Frage klarzustellen, eine solche Besprechung hier bei uns im Werk sein. Wir können es nicht verstehen, daß vorher Beschlüsse gefaßt werden müssen ohne unser Beisein. Auch die Frage der Übernahme ins Landeseigentum ist nicht durch Gewalt, sondern auf kontinuierlichem Weg vorzunehmen. Das bedeutet, daß wir verlangen müssen, vorerst zu wissen, zu welchem landeseigenen Betrieb der volkseigenen Industrie werden wir hinzugegliedert. Es wäre falsch, nur um den Betrieb landeseigen zu machen, diese Sache aus dem Boden zu stampfen, da doch nichts drängt. Ganz besonders ist es schon deshalb notwendig, da die FSI noch unter Sequester steht, und wir als eingemieteter Betrieb ihre restlichen verbliebenen Anlagen mit benützen. Bei einer Übernahme des Sequester-Betriebes in das Volkseigentum, würde unser Betrieb dann ebenfalls sofort in das Volkseigentum übergehen können. Bei Abbruch des Sequester-Betriebes würden dann auch unsere schwer erarbeiteten Anlagen, welche sich nicht immer genau trennen lassen, mit unter das Sequester fallen.

3) Im Augenblick ist die finanzielle Lage ausgeglichen. Für nächsten Monat sind jedoch Störungen zu erwarten.

4) Die Deutsche Reichsbahn drückt immer mehr auf Produktionssteigerung und bringt unsere Kesselschmiede und die Firma Weissbach, Flöha, mit ihren Aufträgen in Druck.

5) Unser Lastwagen ist soweit verbraucht, daß allein durch Generator- und Federbrüche unser Kraftfahrzeugbetrieb eine der belastendsten Abteilungen darstellt.

6) Der Betrieb arbeitet neuerdings nur noch 40 Stunden in der Woche, da aus Ernährungsgründen bei dieser Arbeitszeit genau soviel Leistung zu erwarten ist, wie bei 48 Stunden.

7) Der Abbruch an der Halle IV beginnt. Die Träger an der Halle III werden, entgegen der Anordnung von Berlin, ebenfalls gesprengt.

Herr Vogler einigt sich mit Herrn Major Samsonow, daß diese Sprengung aber nur mit kleiner Ladung vorgenommen wird. Es sind auch bis jetzt noch keine Gebäudeschäden dadurch entstanden.

8) Die Sächs. Baustoffgesellschaft, welche aus FSI sich heraus entwickelt hat, ist seit 1 Jahr noch immer in Gründung begriffen.

Die Verantwortlichen, Herr Vogler, Linhart und Kirberg beschließen, die seinerzeit sichergestellten Materialien, ca. 60 to, gemeinsam mit dem Amt für Wirtschaft der Stadt Freital dieser Bauplatten-Utopie zu entziehen und soweit die Stahlplatten für unsere Lokomotiv-Reparatur nicht benötigt werden, diese der allg. Wirtschaft zuzuführen.

Der seinerzeit mit den Bauplattenmännern abgeschlossene Vertrag wird dadurch hinfällig.

9) Herr Vogler verspricht dem Betriebsratsvorsitzenden Herrn Richter, bis zum 15.5.1947 einen Betriebsordnungsentwurf vorzulegen.

10) Das Verlegen der Gleise in den Hallen macht dadurch Schwierigkeiten, daß die Gleise, welche wir herausreißen müssen, um diese in die Halle III zu verlegen für das Verladen von der Abbruchgesellschaft benötigt werden, die anderen aber wurden durch die Sprengungen verschüttet.

11) Die Bauzeichnungen hierfür sowie für das Einziehen der Decke sind jetzt vorhanden.

Die Eingaben zur Genehmigung sind ausgeführt.

12) Der erste angenommene Lehrling (kaufmännisch) Fräulein Dommel wird eingestellt.

13) Der Krankenstand steigt bis auf 13%.

14) In Zukunft wird durch die Betriebsdirektion dem Betrieb für die kommenden Monate jeweils im voraus ein Haushaltsplan zur Festlegung der Betriebsunkosten erteilt.

15) In einer Besprechung zwischen Direktion und Betriebsrat wird eine allg. Lohnerhöhung für einen großen Teil der Belegschaft, als Übergang zu den zu erwartenden neuen Tarifen, festgelegt.

24. April–23. Mai 1947

1) Zur Mai-Feier nimmt der größte Teil der Belegschaft teil.

2) Die Belieferung von Schweißgas ist noch nicht geklärt.

Die Anlieferung erfolgt aus Beständen des Katastropheneinsatzes und durch Kompensation.

3) Die letzte Anweisung der Landesregierung war, daß die Reichsbahn als eigener Kontigentträger uns das Schweißgas zuteilen muß. Jedoch kann uns die Reichsbahn nur in dringendsten Fällen für das Schweißen von Kesseln aushelfen, da sie selbst nur eine geringe Zuteilung erhält und andererseits in der Industrie einen Helfer sehen will, der sie nicht belastet.

4) Der Kreisvorstand der SED sowie andere Herren [der] Partei drängen wieder, um den Betrieb landeseigen zu machen.

Der größte Prozentsatz der Belegschaft ist dagegen. Es wird eine Kommission gebildet, welche sich darüber klar werden soll.

5) Herr Vogler arbeitet eine Betriebsordnung aus, welche er dem Betriebsrat zur Genehmigung am 1. Juni vorlegen wird.

Dieselbe soll juristisch so festgelegt werden, daß sie zugleich den Grundstock des Unternehmens nach seinem rechtlichen inner- und außerbetrieblichen Aufbau darstellt.

6) Kohle wird uns zugeteilt in ganz geringen Mengen.

7) 1 Telegramm an die Abbruchgesellschaft besagt, daß ein Sprengkommando nach hier unterwegs sei.

Herr Vogler unterrichtet die Zentralverwaltung Berlin, Herrn Heinrichs und bespricht sich telefonisch mit ihm, damit dieser Befehl zunichte gemacht wird.

8) Finanziell ist der Betrieb ausgeglichen.

9) Betriebsratsvorsitzender Richter unterrichtet die Belegschaft in einer Betriebsversammlung von der bisherigen Leistung des Betriebes seit der Gründung dessen betreffs der bevorstehenden Betriebsratswahl.

10) Herr Vogler kauft eine ausgebrannte moderne schwere Drehbank, welche für uns aufgearbeitet wird.

11) Eine Abricht- und Fräsmaschine für Holzbearbeitung ist für uns in Arbeit.

12) Fünf Labor-Rührerwerke werden fertiggestellt sowie drei Motorschleifböcke.

13) Herr Vogler fährt mit Abt. Meister Döring nach Chemnitz in das Ausbesserungswerk zur Besprechung.

Für die Firma Rhaintaler werden fünf Acetylen-Gas-Wagen gekauft, die zum Teil um- und neugebaut werden.

14) Es werden weiterhin drei Rockstroh BN 16 gefertigt.

15) Die Eintragung in das Handelsregister wird im Mitteilungsblatt veröffentlicht.

16) Betriebsratsmitglied Heinz und Herr Vogler besorgen 60 Zentner Kartoffeln für die Werksküche, welche noch geschlossen ist.

17) Die schwere Ernährungslage macht sich im Betrieb sehr bemerkbar. Es kann aus diesem Grunde nur noch 40 Stunden pro Woche gearbeitet werden.

Es wird beobachtet, daß verschiedene Männer im Betrieb Kartoffelschalen als Nahrung zu sich nehmen.

Der Abbruch der Hallen ist soweit vorgeschritten, daß der große Kran der Abbruchgesellschaft in der Halle IV unsere provisorische Schiebebühne so beschädigt, daß der Ausstoß von Waggons gefährdet wird. Diese ereignete sich bereits 2 Mal. Unser Soll von 75 Waggons ist damit in Frage gestellt.

Wir hoffen jedoch, 70 Waggons zu reparieren.

18) Unser[e] 2 Hebeeinrichtungen zum Versetzen der Lok-Kessel (25 to), wird [sic!] mit demontiert.

Es wird schnellstens in Nähe Lok-Schuppen aus vorhandenen Trägern der Halle III eine gleiche Hebeeinrichtung gebaut.

19) Holzdiebstähle und Abschneiden von Luftschläuchen sowie andere kleine Vergehen häufen sich aufgrund der wirtschaftlichen Not immer mehr.

20) Eine weitere Baulok ist zur Reparatur eingetroffen.

21) Die an die Reichsbahn abgegebene Diesel-Lok, welche wir als Tausch gegen die von der Reichsbahn gemietete Dampflok vorgesehen hatten, kommt wieder zurück, da wahrscheinlich während des Krieges die Zylinderblöcke restlos zerfroren sind.

22) Die Kesselschmiede macht in ihrer Entwicklung Fortschritte.

Es werden bereits die ersten Schweißungen in der Feuerbüchse vorgenommen sowie die Erneuerung einer Rauchkammerschmiedewand.

23) Die Baugenehmigung zum Einziehen der Decken, wurde mündlich erteilt. Die schriftliche Bestätigung folgt.

(früher wurde dies von der Baupolizei bestätigt, heute von 6 Behörden).

27. April–10. Juni 1947

1) Der bisherige provisorische Kran ist zum Abbruch gekommen.

In einer Sonntagschicht wurde unter Einsatz eines geliehenen Dampfkranes, nach wochenlanger Vorbereitung unter primitiver Art, eine neue Hebemöglichkeit vor dem Lokschuppen gebaut.

2) Der Ausstoß der Waggon-Produktion wurde wieder mehrmals gehindert durch die Abbrucharbeiten der Rayon.

3) Die Anlieferung von Acetylgas ist mit [sic!] Augenblick = 0; ebenso die Anlieferung von Kohle.

4) Der Einbau der Decken läuft planmäßig.

5) Der Einbau der Gleisanlagen macht durch den Abbruch des Werksgeändes enorme Schwierigkeiten und kommt nicht recht vorwärts.

6) Der Umbau der Trafo-Station sowie der Neueinbau des für August versprochenen neuen Transformators verläuft planmäßig.

7) Der Einbau der Werkstelefonanlage soll in den nächsten Tagen beginnen.

8) Der Einbau der Zentralheizungsanlage im Verwaltungsgebäude ist beendet, kann jedoch wegen Mangel an Kohle nicht ausprobiert werden.

9) Die Fa. Albrecht verspricht, noch vor dem Einbrechen des Winters die geplante Hallenbeheizung durch Warmwind einzubauen.

10) Ein Vorbau vor die Halle 3 muß noch vor dem Einbrechen des Winters geschaffen werden, da der Winddruck gegen die provisorischen Tore ein Arbeiten unter den Verhältnissen in kalter Jahreszeit, wie jetzt augenblicklich ausgeführt, unmöglich macht.

11) Am 24.5. wird die Küche wieder vorübergehend geöffnet und schließt am 10.6.47, da die Beschaffung von Lebensmitteln unmöglich geworden ist.

Die Ernährungslage ist so katastrophal, daß die Arbeiter nicht auf Urlaub gehen und jeder glaubt, sich zur Kartoffelernte frei nehmen zu können, wodurch unsere Produktion zum Erliegen kommt.

Der Belegschaft wird

1/2 kg Senfgurken zum Preise von RM 5, –

u. 1/2 kg Salztomaten zum Preise von RM 3, – ,
die unter der Hand gekauft wurden, verkauft.

12) Wir erhalten aus drittem Munde Bescheid, daß bei den leitenden Russen des Abbruches ein Sprengbefehl des Werkes vorliegt. Herr Vogler setzt sich mit der Zentralverwaltung in Verbindung und erhält dort die Antwort, daß unsere Unterlagen wunschgemäß und wie voraus besprochen zur SMA Dresden geschickt worden sind. Herr Vogler fährt mit Herrn Knoblauch, auch von der Landesregierung, zur SMA Dresden und bekommt dort nach langem Bemühen zu erfahren, daß gesprengt wird:

Der Anbau der Halle 1,

das Pumpenhaus,

der Lok-Schuppen,

1 kleiner Keller an der Trafo-Station,

1 kleiner Keller an der Frauen-Garderobe,

der Feuerlöschteich.

Herr Vogler fährt mit Herrn Wehner von der Fa. Alpha-Seifenwerke nach Berlin, um dort die Freistellung dieser Objekte zu erbitten, da uns diese bereits früher zugesprochen worden waren.

Nach dreitägiger Verhandlung bei der ökonomischen Abteilung Samaren mit Herrn Major Hajet in Karlshorst SMAD kann erreicht werden, daß wir selbst schnell abrechen dürfen, um die Baumaterialien für unseren Bedarf zu erhalten.

13) Herr Vogler bespricht mit Major Samsanov vom Abbruch, den Abbruch des Pumpenhauses, hat aber von dort noch keine Genehmigung erhalten, die Baumaterialien zu gewinnen. Die zur Verhandlung dazu benö-

tigten Stadtvertreter sind bis zum heutigen Tage noch nicht hier im Werk eingetroffen.

14) Am 9.6.47 trifft ein Sprengoffizier ein, der mit Herrn Vogler verhandelt über die zu sprengenden Objekte. Jetzt wurde festgestellt, daß in den russischen Unterlagen gewisse Unklarheiten vorhanden sind, so daß daraus zu ersehen ist, daß nicht der Lok-Schuppen, sondern die Generatorenanlage zu sprengen ist.

Die Sprengungen werden durchgeführt, sobald sich die Sprengoffiziere mit den Abbruchoffizieren vereinbaren.

15) Mit den Abbrucharbeiten konnte noch nicht begonnen werden.

16) Der Abbruch der Halle eins ist trotz stärkster Sprengladung nur langsam vorwärts zu bringen, da die Mauerung, wie bereits vorauszusehen war, zu fest gebaut wurde. Durch die Sprengungen werden erhebliche Schäden am Mauerwerk und den Fenstern sowie in der Wohnung in der Pforte ange richtet.

17) Unser Lastwagen fällt wieder aus, da eine eingebaute, ungehärtete Kuppelwelle unbrauchbar geworden ist, und wir keine Möglichkeit finden, unseren neuen Motor von Bischofswerda abzuholen.

18) Der umgebaute Personenwagen wird in der nächsten Woche auf Holz-Generator umgebaut.

19) Der umregistrierte kleine BMW wird zum Polstern gegeben und ist sonst soweit fertig zur Komplettierung.

20) In einer Sitzung des Landesvorstandes des FDGB im Beisein des Herrn Vogler und des Betriebsrates sowie einiger Männer der Belegschaft wird besprochen, ob unser Betrieb landeseigen gemacht werden soll oder nicht. Der Landesvorstand hebt die politische Lage in den Vordergrund, Herr Vogler die wirtschaftliche Lage.

Der Letztgenannte wird von dem Erstgenannten dahingehend zurechtgewiesen, daß sich die Wirtschaftslage absolut geordnet abspielt, nur daß wir unter enormen Schwierigkeiten zu leiden haben, so daß die Notwendigkeit der landeseigenen Betriebe auch auf unseren Betrieb übergreifen muß. Nach einer Besichtigung des Betriebes ist ein Teil der Belegschaft überzeugt, daß der landeseigene Betrieb für den unsrigen der günstigste sei, obwohl bekannt ist, daß im Augenblick sehr viel landeseigene Betriebe unter größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben und zu keiner produktiven Produktion gelangen. Der Landesvorstand will weitere Schritte unternehmen und uns dementsprechend unterrichten. Herr Vogler wird der Angelegenheit aus dem Wege gehen und sich der Meinung des Gesamtbetriebes anschließen müssen. Er erklärte sich bereits bereit, die schriftliche Zusage zu geben, daß er auf das Unternehmen, welches dem Handelsregister nach auf seinen Namen läuft, wieder aufzulösen [sic!]. Welchen Erfolg dies haben wird, ist Angelegenheit der Wirtschaftslage selbst.

21) Durch das Selbständigwerden der Reichsbahndirektion ist kein verantwortlicher Reichsbahn-Sachbearbeiter für die Schmalspur-Lokomotiv-ausbesserung mehr vorhanden, so daß wir unsere Anweisung und Hilfe nur noch durch die Hauptverwaltung der Reichsbahndirektion Berlin erhalten könnten. Herr Vogler bespricht bei Herrn Präsident Barth und Herrn von Lützow die Situation und erhält zugesagt, daß ein Antrag gestellt wird, auf Bereitstellung eines Sachbearbeiters mit den Rechten der Hauptverwaltung in der Reichsbahndirektion Dresden, der uns dann steuert. Bis heute wurde noch keine Entscheidung hierüber getroffen.

22) Finanziell stehen wir mit RM 37000,– Sozialversicherung und RM 25000,– Lieferanten-Rechnungen im Rückstand; gegenüber von rund RM 110000,– im Betrieb befindlicher und noch nicht fertiggestellter Arbeit, so daß wir unsere Verrechnungsbasis in Zukunft so umstellen müssen, daß die Reichsbahn, wie auch andere Auftraggeber, sofortige Zahlung leisten, andernfalls wir zeitweise auftretende finanzielle Brücken nicht schlagen können.

23) Herr Vogler händigt die ausgearbeitete neue Betriebsordnung dem Betriebsrat aus.

24) Am 10.5. erfolgt die neue Betriebsratswahl. Es erfolgte keine Änderung gegenüber den bisherigen Mitgliedern.

1. Richter, Otto
2. Büttner, Elsa
3. Heinz, Rudolf
4. Hoffmann, Rudolf
5. Fleischer, Herbert
6. Groß, Hans
7. Pöge, Helmut.

25) Wir erhalten ein Produktionssoll an Holzbearbeitungsfräsen für RM 6000,– pro Monat.

26) Stadtrat Hoffmann und Stadtbaumeister Rode kommen zur Besichtigung der Abbruchobjekte und versprechen, sobald die Möglichkeit des Abbruches besteht, sich sofort einzusetzen.

11. Juni–10. Juli 1947

1) Mehrfache Vorsprachen bei der SMA durch Herrn Vogler wegen der Beschaffung von Karbid sind erfolglos. Es wird uns mitgeteilt, daß fehlende Materialien in Zukunft von der Deutschen Reichsbahn beschafft werden müssen. Die Reichsbahn wird dadurch wahrscheinlich von uns nicht mehr die bisherige Hilfe erkennen, da die Beschaffung durch uns selbst bisher eine Auslastung für unsere Auftraggeber darstellte.

2) Gemäß Punkt 22 Seite 84 wird festgelegt, daß die Reichsbahn die bisher geleisteten Arbeiten an den einzelnen Lokomotiven bis zu $\frac{2}{3}$ der geplanten Gesamtkosten laufend zahlt.

- 3) Herr Vogler fährt mit Herrn Schwerdtner, Deutsche Reichsbahn nach Penig, um die Deutsche Reichsbahn für die Aufstellung einer Teerpappen-Produktionsstätte zu beraten. Sollte die Reichsbahn einen Teerfachmann ausfindig machen, so wird die MWF die Einrichtung bauen, um die Dachpappe, welche für die Reichsbahn benötigt wird, selbst zu erzeugen.
- 4) Die vor 1½ Jahren bestellte Wanderer-Vertikal-Fräsmaschine wurde von der Fa. Wanderer fertiggestellt, jedoch zum vierten Mal über die Landesregierung, Abtlg. Maschinenbau wahrscheinlich für die Besatzungsmacht beschlagnahmt, so daß die gewünschte Entlastung unserer Mechanischen Werkstätte wieder nicht eintreten kann.
- 5) Die uns vor einem Jahr bewilligte Kohlenmenge von 110 to ist nun reduziert auf
 3 to Brikett und
 30 to Rohkohle pro Monat.
- 6) Der Einbau der Decken in Tischlerei und Schlosserei läuft planmäßig.
- 7) Das Auflegen der Schienen in Halle 3b für die Lok-Reparatur ebenfalls. Die Grube ist bereits fertiggestellt.
- 8) Herr Baumeister Bouschka erhält den Auftrag, einen Entwurf für den Vorbau vor die Halle 3 zu machen.
- 9) Da der von Karlshorst genehmigte Abbruch des Pumpenhauses vor dem Sprengen von dem Abbruch-Offizier der SGW noch nicht genehmigt wurde, läßt Herr Vogler auf eigene Verantwortung den Dachschiefer schnellstens bergen, da das bei uns zu erwartende Sprengkommando bereits in der SGW sprengt.
- 10) An Halle 1 werden die letzten Sprengungen vorgenommen. Die Mauern sind restlos umgelegt.
- 11) Der Löschteich wird zur Erhaltung, wie vorgesehen, weiterhin zur Hälfte zugeschüttet.
- 12) Der Ausfall an Belegschaftsmitgliedern beträgt als höchstes jetzt 15%. Dies ist größtenteils durch die katastrophale Ernährungslage bedingt. Es ist allerdings bekannt, daß andere Betriebe zwischen 30–75% Ausfall zu verbuchen hatten.
- 13) Der vor einem Jahr von den Kraftwerken Freital bestellte Transformator, welcher in der FSI zum Ausbau der elektrischen Anlage aufgestellt wird und zur Versorgung aller hier im Werk befindlichen Firmen dienen soll, sollte bereits im Mai geliefert werden. Nach erneuter Vorsprache bei Mix u. Genest durch die Herren Vogler und Reisinger wird dieser frühestens erst Ende Oktober zur Lieferung kommen. Die nun dringend notwendig werdende Umstellung der Maschinen von Fa. Sening nach hier wird dadurch unnötig verzögert, da die zur Verfügung stehende Strommenge im Augenblick für weitere Maschinen nicht ausreichend ist.
- 14) Die Niederspannungsanlage ist erstellt. Die Hochspannungsanlage bis zum Einbau des Transformators fertig.

- 15) Für den im vorigen Jahr aufgebauten Kessel im Kesselhaus ist ein Stahlschornstein erworben worden, welcher für die Seifenfabrik Wehner und uns günstigere Verhältnisse bringen wird, als die zu hohen Steinschornsteine. Die vor einem Jahr eingereichte Genehmigung zur Aufstellung unseres Kessels ist nun endlich eingetroffen.
- 16) Der Einbau der Heizungsanlage in Halle 3 soll nun beginnen.
- 17) Die Aufstellung der Telefonanlage ist in Angriff genommen und schreitet vorwärts.
- 18) Die schriftliche Baugenehmigung für den Einbau der Decken wurde für die Arbeitsinspektion uns zugestellt.
- 19) Nach Anfrage bei der Deutschen Reichspost, warum unser Vertrag nicht zur Unterschrift kommt, wird dadurch erklärt, daß einige bei der Deutschen Reichspost einflußreiche Herren von Konkurrenzfirmen zu uns kamen und sich über die örtlichen Einrichtungen erst unterrichten wollten.
- 20) Die Miete für unsere Rangier-Lok wird für uns wieder auf RM 40,– pro Tag erhöht, was eine enorme Belastung bedeutet.
- 21) Die seinerzeit eingestellten 12 Anlernlinge haben ihre Anlernzeit beendet und verbleiben im Betrieb. 60% sind mit gutem Erfolg angelernt worden.
- 22) Der Schlosserlehrling Große erhält als erster Lehrling in unserer Firma seinen Gesellenbrief.
- 23) Der für die Firma Rainthaler erbaute Spezialwaggon für den Gas-transport ist fertiggestellt. Wir hoffen nun, durch diese Firma eine Hilfe an Leuchtgas und Wasserstoff zu erhalten.

12. – 23. Juli 1947

- 1) Nach verschiedenen Verhandlungen zwischen Herrn Kirberg und Major Samsanov, der Kommandantur sowie dem Stadtdolmetscher wurde uns erlaubt, die Materialien des Pumpenhauses noch vor der Sprengung zu bergen. (Entgegen Punkt 9, S. 85) Die Stadt Freital schreibt uns, daß wir dazu nicht berechtigt seien und beschlagnahmt sämtliche Baumaterialien, welche wir für den Wiederaufbau des Werkes vorgesehen haben. Leider gehen durch den Transport ein großer Teil der Baumaterialien, da die Beaufsichtigung fehlt, auf unehrliche Weise weg. Die MWF kann keine Arbeitskräfte für andere stellen. Die Stadt Freital greift nicht energisch zu, so daß der Abbruch vorläufig wieder steht. Hoffentlich überrascht nicht das russische Sprengkommando. Der Schiefer wurde allerdings geborgen.
- 2) Major Samsanov von der SGW benötigt die Längsseite des Pumpenhauses für Kistenzwecke und gibt uns eine alte morsche Baracke der SGW zum Abbruch, welche ebenfalls einem Sprengbefehl unterliegt. Wir müssen zu dieser Entscheidung zugreifen, um die Halle 3 aufzubauen.

3) Der Seite 85 Punkt 13 im Oktober 1947 zu erwartende Trafo soll schon im August 1947 geliefert werden, wenn Mix & Genest die notwendigen Spezialmaterialien erhält. Die FSI sollte, um den Wert der Gebäude zu erhalten, den Ausbau der Trafo-Station finanzieren, wovon dann mehrere Firmen Strom entnehmen können. Die Mittel dazu sollten von dem Erlös einer elektr. Leitung von der FSI nach der Reichsbaracke verwendet werden. Die Stadt Freital erfährt hiervon und verhindert den Verkauf mit der Begründung, daß diese Leitung beschlagnahmt sei. Hier muß betont werden, daß weder die Stadt Freital noch eine andere Stelle in der Lage ist, hierüber zu verfügen, da einzig und allein der Treuhänder der FSI, solange der Betrieb den russischen Behörden untersteht, für die Verwaltung und den Wiederaufbau der verbleibenden Einrichtungen bis zur Liquidation verantwortlich ist. Aus der Mitteilung der Stadt Freital ist auch hier, wie im vorgenannten Punkt bezüglich des Pumpenhauses, das geringe Interesse für den Aufbau unserer Produktionsstätte und ihrer Zukunftsplanung erwiesen. Dazu ist zu berücksichtigen, wie wenig Unterstützung die Stadt Freital beigewirkt hat, um die verbleibenden Mittel, Einrichtungen und Gebäude zu erhalten, sich aber nun das Recht der Beschlagnahme zu spricht.

4) Die neuen Metallarbeiter-Tarife müssen ab 1.7.47 gezahlt werden, so daß nach Zusammenkunft der Lohnkommission, des Betriebsrates und der Betriebsleitung ein Mehraufwand an Löhnen von ca. RM 4000, – und Gehältern von ca. RM 1800, – benötigt wird. Es wird die Erhöhung einer Durchschnitts-Stundenlohnvergütung bei der Deutschen Reichsbahn beantragt.

5) Die Fa. Albrecht beginnt mit den Berechnungen der Heizungsanlage für Halle 3.

6) Der Ausstoß von Lokomotiven hat sich durch fehlende Materialien noch weiter verschlechtert. Es werden jetzt nach Aussprache mit Herrn Schwerdtner, Deutsche Reichsbahn, laufend Kessel und Radsätze sowie andere fehlende Teile aus vorhandenen Lokomotiven ausgetauscht, um den Lokpark der Deutschen Reichsbahn auf diese Weise schnellstens zu ergänzen.

7) In einer Wirtschaftskonferenz, an welcher Herr Vogler in Dresden teilnahm, und der Kreisrat Berg sprach, wurde festgelegt, daß in Zukunft die Materialien nur noch durch eine Stelle bewirtschaftet werden und durch verschiedene diszentralisierte Fachkontore möglich ist. Der Redner betonte, daß bisher mehrere Stellen in der Lage waren zu kontingentieren, so daß meist eine Stelle die andere in der Bedarfsdeckung überschritt und meistens die bisherigen Lieferanweisungen hinfällig wurden. Er betonte, die Mißstände dadurch beseitigen zu können. Die anschließende heftige Diskussion, wobei von Seiten des Kreisrates erwähnt wurde, daß bisher unheilsame Zustände waren, ohne daß man sie abgeändert hat und ohne zu wissen, daß die Grundlage dazu tatsächlich da ist, nun aber geordnete Ver-

hältnisse kommen, war so heftig, daß die Gefahr bestand, daß diese Tagung auseinanderfiel. Die Parallele dazu entwickelt sich im Betrieb, da aus dem Mangel an Materialien und Magazinstoffen für gewisse mitverantwortliche Männer eine Nervosität entsteht, welche die Gefahr mit sich bringt, daß man unberechtigt, nach der Meinung der nicht in die Geschäfte einblickenden Belegschaftsmitglieder, Führungskräfte, welche gewillt sind unter den schwierigsten Verhältnissen mitzuarbeiten, entläßt oder sie unnötig belästigt. Es besteht nicht die Gefahr, daß der Betrieb in einer Sackgasse festläuft, jedoch kann er durch das Unverständnis von einigen Männern schnellstens auf die schiefe Ebene gebracht werden. Die große Zahl der Diebstähle bedeutet für die Entwicklung des Betriebes die größte Gefahr.

8) Der Löschteich, welcher gesprengt werden soll, soll nochmals versucht werden freizubekommen, was jedoch mißlingen wird, da der Sprengbefehl unwiderruflich ist.

9) Die notwendigen Baumaterialien, wie Zement und Kalk für die Bauvorhaben in der Halle 3, sind bis heute noch nicht eingegangen.

10) Der Ausfall an Belegschaftsmitgliedern beträgt jetzt ca. 13%. Um alle Aufgaben bis zum Einbruch des Winters zu erledigen, ist Steigerung des Belegschaftsstandes unausbleiblich. Seltsamerweise sind aber durch das Arbeitsamt keine Kräfte zu erhalten.

24. Juli – 1. August 1947

1) Die Reichsbahn erläßt uns die Rangierlok-Miete auf RM 22, – pro Tag bis Ende September 1947.

2) Der uns verloren gegangene Bahnpostvertrag wird uns wahrscheinlich wieder durch Erwirken von Herrn Kegel erteilt werden.

3) Durch die Zahlung der neuen Tarife und der Differenzbezahlung von 6 Wochen für kranke Belegschaftsmitglieder, hat sich der Arbeitsausfall bis zu 50% gesteigert.

4) Die finanzielle Lage des Werkes ist durch die Tarifierhöhung und durch die neuen Tarifbestimmungen stark gefährdet.

5) Herr Heinz und Herr Vogler versuchen durch alltägliche Motorradfahrten nach Feierabend die Verbindung in der Landwirtschaft zu bekommen, um die Betriebsküche wieder eröffnen zu können. Die Beschaffungsmöglichkeit ist fast 0. Es konnten bisher 5 Ztr. Getreide besorgt werden, wodurch gehofft wird, Mitte August wieder kochen zu können.

6) Die Bezahlung der Lok – Rechnungen von Chemnitz ist noch nicht geklärt.

7) Durch einen Herrn der Industrie- und Handelskammer erfahren wir, daß die Landeseigenen-Betriebe noch keine Rechtsgrundlage haben und sind darüber erschüttert, daß man unsere geordneten Betriebsverhältnisse,

seinerzeit mit in diese wirtschaftliche Unausgeglichenheit hineinwerfen wollte.

8) Der Abbruch der FSI-Gebäude ist beendet. Das Verladen der Materialien soll bis Ende September 1947 erledigt sein.

9) Im gesamten Monat Juli wurde uns keinerlei Holz, noch sonstige Materialien zugeteilt. Alles was beschafft wurde, ging uns auf Grund der eigenen Initiative durch Tauschgeschäfte zu.

2. – 26. August 1947

1) Die uns zugeteilte Baracke im SGW-Gelände (siehe Seite 85 Punkt 2) wurde nach mehrtägiger Arbeit abgebrochen und wird nun zum Wiederaufbau der eigenen Produktionsstätte verwendet. Wahrscheinlich wird aus dem Holz der Vorbau der Halle 3 erstellt.

2) Baumeister Pouschka stellt uns die fertigen Unterlagen für den Vorbau der Halle 3 zu.

3) Der beim Abbruch tätige Raupenkran wird eingesetzt, um die große Schrottmenge vor der Halle 3 zu versetzen, damit wir im nächsten Monat mit dem Gleisverlegen außerhalb der Halle beginnen können.

4) Die Trafostation ist hoch- und niederspannungsseitig endgültig fertiggestellt. Wir erwarten den Trafo.

5) Ein Probeheizen der neu eingebauten Heizungsanlage in der Verwaltung ergibt sehr günstige Verhältnisse, so daß wir wahrscheinlich die Verwaltung, wie auch den Betrieb, zum Teil durch Beihilfe der hier im Haus stationierten Firmen im Winter heizen können.

Trotz der bescheidenen Zuteilung von Kohle gelang es uns, einige Tonnen Kohle für die Winterheizung abzusparen.

6) Herr Vogler fährt mit dem Motorrad nach Berlin zur Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, um folgende Punkte zu klären:

- a) Erhöhen des Durchschnitt-Stundenlohnsatzes (siehe Seite 87, Punkt 4) gemäß des Tarifes.
- b) Auf Grund der Tarifbestimmung sich ergebende Gemeinkosten-Erhöhung.
- c) Die Abwicklung des Verrechnungsverkehrs, damit keine zu große Störung in der Bezahlung der offenen Rechnungen eintritt. Die Reichsbahndirektion Dresden wollte dies selbst übernehmen, hatte aber diese Sache derartig verzögert, daß wir selbst die nötigen Verhandlungen einleiten mußten. Die Hauptverwaltung Berlin verlangt gewisse Voraussetzungen für die Überprüfung der Rechnungen, welchen nachgekommen werden muß. Ihr werden schnellstens Unterlagen zugestellt sowie eine Rechnung in Höhe von RM 35 000, –.

Durch die Umorganisation im Verrechnungsverkehr mit der Deutschen Reichsbahn entsteht eine große finanzielle Lücke, welche durch

einen Kredit der Landesbank, welcher bis zum November dieses Jahres getilgt sein muß, in Höhe von RM 25 000, – überbrückt wird.

7) Zugleich werden wir einen Auftrag an die Industrie- und Handelskammer stellen zur Genehmigung von einem Verrechnungs-Normsatz nach den neuen Tarifen.

8) Der von uns beantragte Baukredit für den Ausbau unserer Hallen ist bis jetzt noch nicht genehmigt.

9) Das Herz unserer Produktion, die Kesselschmiede, hat sich jetzt sehr gut entwickelt, so daß wir mit dem Ausstoß der ersten schweren Kesselreparaturen rechnen können. Wir erwarten nun durch die Fertigstellung dieser Kessel die Auslieferung von Lokomotiven in erhöhtem Maß.

10) Ein Besuch beim Landesarbeitsamt Sachsen durch Herrn Schwerdtner und unseres Herrn Vogler soll die Möglichkeit zur Einstellung neuer Arbeitskräfte für unsere Kesselschmiede bringen. Die Anforderung der Arbeitskräfte ist jedoch so groß, daß wahrscheinlich der Bedarf nicht gedeckt werden kann, da allein durch die Anforderung für den Bergbau hier in Freital Dienstverpflichtungen nach hier vorgenommen werden müssen.

11) Direktor Baumgärtel vom Zuckeroderschacht spricht selbst bei uns vor, um uns evtl. die Aufträge zur Instandsetzung der Bergwerkseinrichtungen zu übergeben. Diese Reparaturen werden in größerem Maß anlaufen, da man in Freital Pechblende und andere für die Atomenergie wichtige Elemente gefunden hat, welche einen Erzbergbau hier, ähnlich Aue usw., entwickeln lassen. Wir haben diese Aufträge abgelehnt, da wir mit unserer eigenen Produktion nicht nachkommen.

12) Der Krankenstand der Belegschaft beträgt jetzt ca. 20% durchschnittlich und sinkt weiter. Die bevorstehende Kartoffelernte wird jedoch ein Ansteigen der Ausfälle wieder mit sich bringen, wodurch eine weitere Gefahr der Finanzierung des Betriebes sich hinzuentwickelt.

13) Die Zentral-Einkaufsgenossenschaft übermittelt uns einen Auftrag zur Reparatur von 30 Waggonen für ein Ernährungsprogramm, wodurch wir versuchen werden, die im vorigen Punkt aufgeführten finanziellen Störungen auszugleichen.

Außerdem sind noch weitere Privataufträge vorhanden.

14) Die Maximalhütte Unterwellenborn, das im Augenblick größte Unternehmen der Ostzone, will nach Verhandlungen mit dem dortigen Betriebsleiter und Herrn Vogler ihre Betriebslokomotiv-Reparaturen nach hier geben, wodurch wir die Möglichkeit finden werden, uns günstigst auszubauen.

Auch in der Lok-Reparatur sind weitere Privataufträge an Baulokomotiven vorhanden.

15) Durch die ungewöhnlich lang anhaltende Trockenzeit und die große Hitze bestand die Gefahr einer Kartoffelmißernte, so daß die Beschaffung von Lebensmitteln für die Betriebsküche sich zu immer größerer Schwierigkeit

rigkeit entfaltet. Es konnte jedoch trotzdem planmäßig Ende August mit der Wiederaufnahme des Küchenbetriebes, vielleicht auch nur vorübergehend, begonnen werden.

16) Die Materialbeschaffung ist trotz der auf Seite 87 Punkt 7 ins Leben gerufenen Neuorganisation weiterhin schlechter geworden. Wir annoncierten bereits an Privat nach den verschiedensten Materialien und versuchen durch Tausch, uns weiter über Wasser zu halten (siehe einen Zeitungsausschnitt aus einer der vielen Zeitungen, welche für uns inserierten).

17) Die von der Reichsbahn geforderte Schweißerprüfung wurde nur von unserem Schweißer Augsten bestanden, deshalb wurde die Prüfung für sämtliche Schweißer nochmals wiederholt. Die Resultate sind noch offen.

Am 23. August 1947 wurde das einjährige Bestehen der Firma in einer Belegschaftsfeier in Paulsdorf an der Talsperre Malter im Hotel Seeblick gefeiert. Die Belegschaft wurde durch Lastwagen und zwei Sonderwagen der Deutschen Reichsbahn nach dort gebracht und auf gleiche Weise unter Hinzunahme eines Omnibusses wieder nach Freital zurückbefördert. Es nahmen ca. 250 Belegschaftsmitglieder teil. Geboten wurde ein besonders gutes Mittagessen, 2–3 Stückchen Kuchen, zum Abendbrot eine starke, gut belegte Schnitte.

Da die Kreistagung der SED die Kapelle während der Feier beschlagnahmte, wurde die Veranstaltung etwas gestört und verfrüht abgebrochen. Eine nicht schlechte Tombola, eine Zigarettenverteilung und die Stimmung der Belegschaft verhelfen jedoch zu dem restlichen freudigen Erleben. (Die Zigaretten konnten durch Materialtausch erworben werden.)

Damit schließt das erste Betriebs- und Geschäftsjahr der Fa. Mechanische Werkstätten Freital, J. Vogler und es kann gesagt werden, daß die Leistungen, welche in dem ersten Jahr vollbracht wurden, grundsteinlegend für die weitere Entwicklung dieses Werkes sind. Der Aufbau liegt absolut im festen Fundament, obwohl die außerordentlichen, schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Entwicklung des Betriebes gewaltig stören.

Der Belegschaftsstand beträgt 290 Belegschaftsmitglieder.

Das Betriebs-Anlagekapital 200000,— RM ausschließlich des RM 25000,— betragenden kurzfristigen Kredites.

Über die Rechtslage des Betriebes nimmt Herr Vogler durch Vertretung des Herrn Kegel mit einem Rechtsanwalt aus Dresden Fühling, welcher uns beraten und auch die innerbetriebliche juristische Grundlage schaffen soll.

27. August–30. September 1947

1) Herr Dr. Schliesang trifft zu einer grundlegenden Besprechung bezüglich der Rechtsentwicklung unseres Betriebes ein, an der der gesamte Betriebsrat und die Arbeitsgemeinschaft teilnehmen. Siehe oben.

2) Eine von uns gelieferte Schmalspur-Lokomotive entgleist auf der Strecke Hainsberg/Kipsdorf. Nach Klärung der Schuldfrage wird von Seiten der Reichsbahn ein Materialfehler festgestellt an uns vom Reichsbahn-Ausbesserungswerk Chemnitz geliefertem Material. Derartige Vorfälle sind für unser Unternehmen ein derartig großes Risiko, welches sich versicherungsmäßig nicht decken läßt, und somit der Betrieb in Frage gestellt sein kann.

3) Der Reichsbahndirektion Dresden sowie der Hauptverwaltung Berlin wird unterbreitet, daß wir nach Umorganisation der Reichsbahnverhältnisse, siehe Seite 89 Punkt 3, um baldige Kündigung der bestehenden Reichsbahnverträge bitten und ersuchen den Abschluß eines neuen Vertrages mit der Hauptverwaltung.

4) Betriebsrat Richter und Herr Vogler werden erstmalig zum Arbeitsgericht bestellt, um wegen einer fristlosen Entlassung von zwei Arbeitern, welche schlafend bei der Arbeit angetroffen wurden und besonders aufsässig waren, zu verhandeln. Die Klage geht zu Gunsten der Firma aus, obwohl die Gewerkschaft beide Männer vertrat.

5) Die von Berlin zu erwartenden Rechnungsbeträge trafen erstmalig Mitte September ein, siehe Seite 87 Punkt 4. Erhebliche Schwierigkeiten waren allerdings hierbei durch mehrfache Besuche des Herrn Vogler in Berlin zu überbrücken, so daß auch für die Zukunft noch kein klarer Ablauf der Finanzierung zwischen der Reichsbahn und der MWF besteht.

6) Die Differenzforderung an die Deutsche Reichsbahn zwischen den früher gezahlten Stundenlöhnen und den neuen, durch die Tarife gezahlten Löhnen beträgt jetzt bereits RM 20000,—.

Wir müssen dringendst den Differenzbetrag von der Hauptverwaltung Berlin anfordern, da wir sonst Störungen in der Lohnzahlung erhalten.

7) Die Erhöhungen der Gemeinkosten sind ebenfalls noch nicht in Berlin entschieden, obwohl unsere Unterlagen wunschgemäß dort vorliegen und uns bereits gewisse Zusagen gemacht wurden.

8) Der Antrag auf Anerkennung von Preisen für Teilefertigung an die Industrie- und Handelskammer wurde gestellt.

9) Der Antrag auf Erhöhung der Gemeinkosten wird dann nach dort folgen, siehe Seite 90, Punkt 7.

10) Der auf Seite 90, Punkt 8 beantragte Baukredit wird vorläufig zurückgestellt.

11) Nach mißglückter Motorradfahrt nach Naumburg, besucht Herr Vogler einen dortigen Vertreter, um einen Federhammer für unsere Lokschmiede zu kaufen und erhält auch dessen Zusage.

12) Das erwartete russische Sprengkommando trifft in der FSI ein. Es werden Fotografien von den zu sprengenden Objekten vor der Sprengung gemacht. Die Russen werden in der Verwaltung in zwei leer gemachten Büroräumen untergebracht und verpflegen sich in unserer Küche. Die

Kohle, welche wir dafür stellen müssen, soll durch Holz vom Pumpenhaus ausgeglichen werden. Im freien Arbeitseinsatz stellen sich einige Zimmerleute zur Verfügung und werden am Sonntag, den 28.9.1947 von dem russischen Major Samsanov von ihrer Arbeit verwiesen. Darauf wird Herr Vogler zur Verantwortung gezogen, da er angeblich ohne Befehl selbständig gehandelt hätte. Ein von Karlshorst beordeter Offizier spricht jedoch dagegen und klärt die Sache dahingehend, daß das Holz dem russischen Major ausgehändigt wird.

Geplant war, das gute Holz für Bauzwecke der Stadt Freital und der MWF zuzuführen, und die Bruchstücke als Prämie den in der Sonntagschicht arbeitenden Männern zuteil werden zu lassen.

13) Am 28.9.1947 wurde der letzte Träger der hier zum Abbruch gekommenen Hallen und Konstruktionen verladen und abtransportiert. Damit endet die Abbruchperiode und stellt den Beginn der nun freiwerdenden Sprengzeit dar.

14) Die Beschaffung der Nahrungsmittel für die Küche gestaltet sich immer schwieriger. Die Methoden, unter welchen diese Nahrungsmittel herangebracht werden müssen, sind nicht mehr würdig für ein Unternehmen wie das unsrige, andererseits wird damit die Verpflegung der Leute in Frage gestellt. Es ist erstaunlich, daß die Versicherungsanstalt, die Landesregierung und andere Behörden Werksküchen aufrecht erhalten können, und ein so lebenswichtiger Betrieb wie unser Lokomotiv-Werk, keine Möglichkeit findet, geordnete Verhältnisse diesbezüglich zu schaffen, um ein einfaches Essen verabreichen zu können. Angeblich soll die Zuteilung ab 1. Oktober 1947 von der Stadt Freital aus erfolgen. Wir sind jedenfalls fest der Überzeugung, daß dies nicht von Dauer sein kann und auch nicht in der Größe erfolgen kann, wie notwendig, so daß wir unsere aufgenommenen Beziehungen nicht fallen lassen können.

15) Fertigstellung der ersten weiter entwickelten komb. Fräsmaschine mit schwenkbarem Motor und Welle.

16) Obwohl eine Verfügung besteht, daß keine Spezialkräfte zur Polizei oder zum Transportschutz zugelassen sind und der MWF von Seiten des Landesarbeitsamtes eine Bestätigung zuteil wurde, daß keine Arbeitskräfte entzogen werden dürfen, befürworten untergeordnete Arbeitsamtsdienststellen in Dresden und Freital, unter angeblicher Fürsprache eines Polizeioffiziers, den Abgang eines Lok.-Vorarbeiters und Lok-Spezialschlossers zur Polizei-Transportkolonne.

17) Auf einer Fahrt nach Chemnitz, an der Herr Schwerdtner, RBD und Herr Vogler teilnehmen, wurde ein ausgebranntes Radial-Bohrwerk sowie eine Langhobelmaschine besichtigt, welche für unsere Kesselschmiede gekauft werden sollen. Die Zusage war bereits bis zum Verladen erledigt, plötzlich behält sich jedoch die Deutsche Reichsbahn den Entscheid von Berlin vor, der uns noch nicht zugegangen ist.

18) Wir erhalten von der Landesregierung ein Schreiben, aus welchem hervorgeht, daß die uns nun bereits viermal fertiggestellte Vertikal-Fräsmaschine einer Firma in Mittweida zugeteilt worden ist. Wir erfahren jedoch nach Rücksprache, daß diese Firma weder eine Maschine braucht noch angefordert hat und erhalten den Bescheid, daß unsere alte Bestellung aufrecht erhalten bleibt. Ähnliche Sachen sind uns oft mit Bedarfsdeckungsscheinen und Zuweisungen versehentlich zugeteilt worden, so daß dies mit ein Zeichen der Organisation dieser Amtsstellen ist.

19) Im Monat September wurden erstmalig 3 Loks, Schadgruppe 4 fertiggestellt. Bei weiterem Einsatz der entsprechenden Belegschaftsmitglieder wird es möglich sein, drei Lokomotiven pro Monat in den nächsten Monaten als Normalausstoß beizubehalten.

20) Die Landesregierung Sachsen erteilt einen Stromzuteilungsplan, wodurch jede Firma eine halbe Woche Tagschicht und eine halbe Woche Nachtschicht arbeiten muß. Wir verfahren in einem Betrieb in dieser Art und in einem anderen dreischichtig. Diese Regelung tritt am 6. Oktober 1947 in Kraft und wird uns wiederum erneute Schwierigkeiten bringen.

21) Der uns seit einem Jahr zugeteilte Trafo, siehe Seite 89 Punkt 4, ist fertiggestellt und wird in unserer ehemaligen Trafo-Station, in welcher die Seifen-Fabrik Wehner untergebracht ist, eingebaut. In ca. 8 Tagen sollen die Maschinen davon Strom entnehmen, wenn nicht durch die Sprengungen das Zuleitungskabel bis dahin zerstört ist.

22) Unser Lastwagen fällt einige Wochen aus, da die Reifen vulkanisiert werden müssen. Unser Lieferwagen Essex erhält einen neuen Motor und wird weiterhin auf Generatorgas gefahren.

Der gesamte Transport wird jetzt durch einen Elektrokarren aufrechterhalten.

23) Für unser Kesselhaus ist der Schornstein um 20 m gekürzt worden. Die Dreiteilung durch Einziehung von Wänden im Schornstein ist ebenfalls beendet. Dadurch erhält jetzt der Kessel der Seifenfabrik Wehner und MWF einen eigenen Abzug.

24) Die Zeichnungsunterlagen für die Heizung in der Halle 3 sind fertiggestellt. Am 30.9.1947 wird mit dem Einbau der Heizungsanlage begonnen.

25) Im Augenblick sind drei Wochen hindurch starke Produktionsausfälle zu verzeichnen, da der größte Teil der Belegschaft seinen Urlaub zum Kartoffel-Herausmachen in die jetzige Zeit verlegt hat.

26) Der zweite Spezialwaggon für die Fa. Rheintaler zum Transport von Wasserstoffgas ist fertiggestellt.

27) Die ersten 10 Waggone für die Zentral-Einkaufsgenossenschaft sind ebenfalls geliefert.

28) Die Zuteilung von Material soll nun in diesem Quartal durch die Reichsbahn erfolgen. Wir werden demzufolge längere Zeit ohne Beliefe-

rung bleiben, da die Reichsbahn für die Einspielung dieser neuen Methode eine geraume Zeit braucht.

29) Nachfolgend wird der Entwicklungsstand der hier im Werk eingemieteten Firmen aufgeführt.

Fa. Geyer & Co. arbeitet mit 4 Mann im Elektro-Gerätebau.

Fa. Kujofra arbeitet mit ca. 30 Schneiderinnen.

Die Versicherungs-Anstalt ist mit ca. 150 Mann hier untergebracht.

Das Konstruktionsbüro Dr. Baake arbeitet mit 2 Konstrukteuren hier im Haus.

Die Zigarettenpapier-Fabrik Fortuna produziert Zigarettenpapier. Der Belegschaftsbestand beträgt 8 Mann.

Die Seifenfabrik – Wehner hat den größten Teil der Einbauten in der ehemaligen Trafostation beendet und geht nun über zum Aufbau der mech. und maschinellen Einrichtungen. Der Kessel der Seifenfabrik Wehner ist nun eingetroffen und soll eingemauert werden.

Fa. Federovski, Spirituosenfabrikation mußte wegen Sprengung der Räume wieder ausziehen.

Fa. Kawe, Fotoalbenfabrikation, führt mit 3 Personen in den gemieteten Räumen ihre Arbeiten aus.

Fa. Schmiedel, Zylinderschleiferei, hat einige Maschinen in der ehemaligen Frauengarderobe aufgebaut und schleift die ersten Zylinder. Belegschaftsstand 4 Mann.

Fa. Görldt, Tapcziererei, arbeitet mit 8 Mann an Polsterarbeiten.

Lederfabrik Sohre, lagert zum zweiten Mal Rinde ein.

30) Die Eingabe zur Baugenehmigung des Vorbaues vor die Halle 3 wurde an das Bauamt eingegeben. Die Kosten werden sich auf ca. 13000,— RM belaufen.

31) Die Telefon-Anlage im Verwaltungsgebäude ist endgültig fertiggestellt.

32) In einer Gewerkschafts- und Betriebsgruppenversammlung werden dem Vortragenden der Gewerkschaft starke Vorwürfe gemacht in Bezug der Arbeit des F.D.G.B. Die Belegschaft fordert berechnigte Unterstützung für ihre schwere Arbeit. Die Behörden betrachten ihre Arbeit als genau so untergeordnet wie jede andere Spielzeugfabrikation. Die Entgegnung des Gewerkschaftsvertreters bringt immer wieder alte, bekannte Methoden, welche bisher noch nie zu einem Ziel geführt haben. Die Belegschaft ist nach dieser Versammlung sehr unzufrieden.

33) Die Kesselschmiede sind von ihrer Arbeit derartig eingenommen, daß sie Lohnforderungen stellen, welche in keinem Einklang zu den normalen Löhnen unseres Betriebes stehen. Ein kurzer Streik dieser Belegschaftsmitglieder, welcher durch den Betriebsrat und die Betriebsleitung wieder geschlichtet wird, war die Auswirkung.

1. Oktober–15. November 1947

1) Dem Vizepräsidenten des RAW Dresden wird mitgeteilt, daß, wenn wir nicht endlich finanzielle Mittel zur Differenzzahlung zwischen den alten und neuen Tarifen erhalten, die Firma keine Möglichkeit mehr hat, ihren Verpflichtungen der Sozialklasse gegenüber nachzukommen. Es sind dies bis jetzt RM 50000, – Sozialschulden. Der Vizepräsident setzt sich mit Berlin in Verbindung, kann aber nichts Positives erreichen. Verschiedene Fahrten nach Berlin durch Herrn Vogler und Kegel bringen wenigstens den Abschluß soweit, daß die Löhne von RM – ,98 pro Stunde im Verrechnungssatz von 1,15 in der Waggon-Reparatur und 1,20 in der Lokomotiv-Reparatur bewilligt werden.

Der dortige Direktor der Hauptverwaltung Berlin versprach die endgültige Klärung und den Neuabschluß der Reichsbahnverträge in die Hand bis Ultimo Oktober 1947, jedoch sind dieselben bis zum heutigen Tage noch nicht zum Abschluß gekommen, da der genannte Direktor keine Möglichkeit zu einer vernünftigen Unterredung bietet. Er legt alle Besprechungen und Verantwortung in die Hände eines Sachbearbeiters (früheren Kesselschmied), dessen Kompetenz aber soweit geht, daß er Entscheidungen treffen darf. Die finanziellen Verpflichtungen des Werkes kommen dadurch derart in Bedrängnis, daß immer wieder ein Kredit, welcher durch geleistete Arbeit gedeckt wird, das Zahlen der Löhne und Gehälter ermöglichen muß.

Entgegen der Verordnung, daß Berlin sämtl. Rechnungen direkt an die MWF überweist, sind nun, nachdem bereits 4 Monate vergangen sind, dieselben nochmals von der RBD Dresden gezahlt worden, so daß eigentlich die ganze Umorganisation weiter nichts als ein fürchterliches Chaos in die Betriebsverwaltung gebracht hat.

2) Vorübergehend mußte die Werksküche wieder geschlossen werden. Entgegen einer Anordnung der Landesregierung müssen immer wieder Kreissägen gebaut werden, um die Aufrechterhaltung der Werksküche zu ermöglichen.

Die Beschaffung der Lebensmittel für die Werksküche sollte gemäß Punkt 14 Seite 93 ab 1.10.1947 die Stadt Freital übernehmen. Dies traf nicht zu. Neuerdings soll die Verpflegung durch die Landesregierung übernommen werden gemäß eines Befehls des Marschalls Sokolovskij. Die MWF wurde angeblich, obwohl wir stark daran interessiert waren, zu dieser Zuteilung zu kommen, vergessen, da man unsere Produktion noch nicht kennen würde. Verschiedene Firmen (landeseigene und Reparations-Betriebe) haben bereits die erste Zuteilung erhalten. Für die MWF, die nach dem Befehl vordringlichst beliefert werden muß, sind vorläufig nur befürwortende Schriftstücke zugestellt worden.

3) Für die Kantine ermöglichten wir durch Kompensation eine Zuteilung von Waschmitteln.

- 4) Ein Antrag auf Genehmigung von Arbeitskleidung für 12 Mann des Betriebes läuft bereits seit einigen Monaten, obwohl er befürwortet wurde.
- 5) Gemäß Punkt 28 Seite 94 soll die Zuteilung von Materialien im letzten Quartal durch das RAW Dresden vorgenommen werden. Dies ist eine Anordnung der SMA. Die Landesregierung weigert sich bereits, uns weitere Zuteilungen zu machen. Nachdem nun viele Planungsarbeit und Eingaben über Materialbedarf an die Reichsbahn gerichtet wurden und hin und her korrespondiert wurde, lehnt jetzt die Reichsbahn die Zuteilung ab, da die Hauptverwaltung Berlin plötzlich ihre Zusage verweigert. Die Firma ist somit wieder ohne Materialzuteilung. Die Zentralverwaltung Berlin, Fahrzeugbau, behauptet allerdings, daß darüber noch gar keine Klärung von Seiten der SMAD, Karlshorst vorliegt und wir uns gedulden müssen.

Die drei größten Waggon-Fabriken Sachsens, die angeblich in die Zuteilung einbegriffen sind, sind auch vorläufig ungeklärt. Ein uns übermitteltes Telegramm befiehlt vorläufigen Stopp von Holzanlieferung, da sämtl. Bedarfsscheine gesperrt werden. Dies betrifft sämtl. Waggon-Fabriken. Der Grund hierfür ist unbekannt. Dies betrifft wieder sämtl. Waggonfabriken Sachsens.

- 6) Die auf Seite 93 Punkt 17 genannten Maschinen, welche dringlichst für unsere Kesselschmiede benötigt werden, sind nach einer Rücksprache in Berlin uns nun genommen worden, da jetzt, nachdem wir uns um die Sicherstellung derselben bemüht haben, die Reichsbahndirektion Chemnitz selbst dafür Interesse hat.
- 7) Der Stromzuteilungsplan Seite 94 Punkt 20 braucht nicht eingehalten zu werden, da wir von der Landesenergiestelle eine Anweisung erhielten, daß wir auf Grund unseres vordringlichen Programmes nicht mehr vom Strom abgeschaltet werden. Durch den Einbau des neuen Trafos, der jetzt angeschlossen ist, ist dies durchführbar.
- 8) Die Lok.-Miete wird nach Verhandlungen in Berlin von RM 40,— auf RM 22,— pro Tag herabgesetzt.
- 9) Das Seite 92 Punkt 12 genannte Sprengkommando beginnt mit den Sprengarbeiten im FSI.-Gelände. Die Sprengladung von 5,— kg pro Schuß wird von 40,— kg zuletzt bis auf 10 à 5,— kg Minen erhöht. Die dadurch entstehenden Schäden sind furchtbarster Art. Das Dach des Verwaltungsgebäudes wird stark beschädigt. Das Dach der Halle, welche kurz zuvor winterfest gemacht wurde, erhält über 550 gezählte Löcher, welche teilweise bis zu 8 qm groß sind.

Die ehemalige Trafostation wird stark beschädigt, die dort lagernden Schrottstapel gegen die Hauswand gedrückt, so daß die Durchfahrten versperrt sind.

Bei der Sprengung des Pumpenhauses entstehen Wasserrohrbrüche, die Anfahrtstraße zum Werk sowie die Hüttenstraße werden verschüttet.

Auf dieser Straße liegt der Schutt bis zu 1,50 m hoch.

Die an der früheren Halle 1 stehenden Schornsteine wurden so gesprengt, daß diese in ihrer Längsrichtung aufplatzten, und die Ziegelstücke weit in der Umgebung verstreut wurden, wodurch das ehemalige kleine Pförtnerhaus schwer beschädigt wurde. Die dort wohnende Familie Stenzel mußte auf mehrere Wochen, bis zur Instandsetzung der Dächer, im Speisesaal der MWF untergebracht werden. Die Möbel und Einrichtungen wurden zerschlagen, die Wohnung verwüstet.

Der Luftdruck bei der Sprengung der Halle 2 riß einen Kabelkanal in der ehemaligen Halle 4 auf, wodurch die Schiebebühne für die Waggon-Reparatur so gestört wurde, daß kein Waggon mehr aus- und eingesetzt werden konnte.

Der Feuerlöschteich sollte nach Rücksprache mit der Zentralkommandantur, der Landesregierung, der SMA, des Oberbürgermeisters der Stadt Freital usw. unter Aufsicht eines deutschen Sprengmeisters gesprengt werden, welcher garantierte, daß dabei keinerlei Schäden entstehen würden. Entgegen dieser russischen Anordnung begann das Sprengkommando gerade dort, wo sich unser Hauptzuleitungskabel für die Trafostation befindet und wo das Gebäude der ehemaligen Frauengarderobe mit den wertvollen Maschinen der Zylinderschleiferei Schmiedel steht, 6 tiefe Sprenglöcher zu graben und sprengte den Teich mit ca. 30 Minen. Nur dem Glücksumstand ist es zu verdanken, daß einige Minen in der Nähe des Radial-Bohrwerkes dieser Firma nicht scharf wurden, andernfalls das ganze Gebäude, welches schwer beschädigt wurde, eingestürzt wäre. Die angrenzenden Häuser auf der Hüttenstraße sind dabei schwer beschädigt worden.

Bei der Sprengung des Sauerstoffbunkers in der Nähe des Gebäudes ist unsere Garage restlos zertrümmert worden.

Die Zentral-Kommandantur verlangte außerdem die Sprengung des Lok-Schuppens. Wir haben versucht, dieses abzulenken und immer wieder auf die Gaszentrale hingewiesen, welche ebenfalls beseitigt werden sollte. Ein Offizier der Zentral-Kommandantur Dresden empfiehlt schnellstens Abbau des Gebäudes, damit die Fundamente gesprengt werden können. Bei der Sprengung allerdings wird unser Lok-Schuppen, das Kesselhaus und die Halle 3 schwerste Beschädigung erleiden. Wir hoffen, daß nun, nachdem die Firma Ladwig, Dresden dieses Gebäude abträgt, diese Sprengung vergessen wird, da am gestrigen Tag das Sprengkommando abgezogen ist und nur noch 4 Mann desselben hier stationiert bleiben.

Hoffentlich wird der Fa. Ladwig nicht nachher das Material von Seiten der Fa. Hünich und Löwe entzogen, was aber nicht unsere Angelegenheit sein soll.

Das russische Sprengkommando wird von Tag zu Tag verstärkt, und wir mußten die Hälfte unserer Verwaltungsräume frei machen, damit dieses Kommando untergebracht werden konnte. Dies war eine besondere Belastung für die MWF, da allein schon sämtl. Kohlen zur Feuerung für die russische Küche gestellt werden mußten.

Fa. Kujofra mußte infolge der vielen zerstörten Fensterscheiben ihren Betrieb für einige Tage schließen, da durch die eintretende Kälte die dortigen Leute nicht arbeiten konnten.

Obwohl sofort mit den Wiederaufräumarbeiten, Instandsetzung der Dächer und Einziehen der Fensterscheiben begonnen wurde, ist bis zum heutigen Tage noch nicht ein geringer Teil der zu behhebenden Schäden gedeckt. Eine Bitte an die Landesregierung um Beistellung von wenigstens RM 8000,— ist verhallt. Der Produktionsausfall der Firma betrug ca. RM 30000,—. Die Beschaffung von Holz geht auf Kosten der in der Halle 3 einzuziehenden Decken. Die Dachpappe mußte auf Kompensationsweg beschafft werden. Die Unkosten dieser Schäden können nur durch Verkauf von hier lagerndem schrottartigen Material gedeckt werden.

Dieses Sprengen stellt eine enorme seelische Belastung für die Belegschaft sowie die Führungskräfte dar, da die Schäden widererwartend größer waren, als vorher vermutet werden konnte.

10) Zu all den Sorgen, die sich hieraus um den Betrieb entwickeln, verlangt jetzt die Fa. Hünich und Löwe, daß wir sofort, lt. Anordnung der Kommandantur, alle Materialien bezahlen, welche wir aus den gesprengten Gebäuden herausziehen konnten, und womit wir unsere Schäden wieder reparieren können, da diese Firma einen Vertrag mit dem Demontage-Offizier abgeschlossen hätte, der besagt, daß sie berechtigt ist, sämtl. Materialien, die angefallen sind, zu verkaufen. (Nachkriegsgewinnler)

11) Das Gleiseverlegen, der Aufbau der Heizung, Einzug der Decken wären ordnungsgemäß bis Dezember d.Js. durchführbar gewesen, wenn nicht die oben genannten Sprengungen stattgefunden hätten. Wir kommen dadurch mit unserer Winterfestmachung mitten in den Winter. In den Räumen der Verwaltung mußten deshalb auch wieder kleine Öfen gesetzt werden.

12) Die Zuteilung an Kohle beträgt für Monat November 15 t Braunkohle und besteht nur aus Kohlenstaub, wovon allein 23 Ztr. pro Tag die Rangierlok verbraucht. Wir werden daher wieder gezwungen sein, Kohle durch Kompensation zu beschaffen.

13) Das kleine Haus für die Verwaltungsheizung muß gründlich renoviert werden.

14) Planungsgemäß soll die Außenwerkstatt bei der Fa. Sening im Dezember nach der FSI verlegt werden. Es laufen bereits einige Maschinen von Sening in Halle 3a, und der Umzug soll Ende Dezember erfolgt sein, da sich bei der Fa. Sening ein russisches Kommando niedergelassen hat, welches eine Steinkohlenwäsche zur Verwendung des Uran dort einrichtet.

15) Mit dem Tag an dem die Sprengungen hier beendet waren, setzte eine Regenperiode ein, die unsere Instandsetzungsarbeiten und Winterfestmachung des Betriebes ungemein erschwerte. Die Belegschaft in sämtl. Abteilungen arbeitet teilweise in solchen Wasserpfüten, daß hohe Lattenro-

ste gelegt werden mußten. Die Maschinen sehen bei Beginn der Arbeit frühmorgens verrostet aus. Die Stimmung der Belegschaft ist dadurch nicht besonders gut.

16) Herr Schwerdtner vom RAW Dresden beschuldigt die Firma wegen zu geringem Ausstoß und drängt auf Abstellung von Privatreparaturen. Demgegenüber aber müssen wir uns entschließen, noch mehr Privat-Lok- und Waggon-Reparaturen anzunehmen, da wohl von der Reichsbahn das Waggon-Reparatursoll erhöht worden ist, aber weder Schadwaggone noch Materialien zugestellt wurden.

17) Die Lok-Reparatur ist in den finanziellen Möglichkeiten derartig hinhaltend, daß es notwendig wird, im Anfang des kommenden Jahres eine Abteilung aufzubauen, welche nur noch Privataufträge erledigt.

18) Unser Baumeister Bouschka, welcher seinerzeit die FSI aufgebaut hat und den Umbau des Werkes leitete, ist plötzlich nach Jugoslawien abgereist und folgt damit dem Beispiel tausender von Ingenieuren, Ärzten und Technikern.

19) Im Betrieb werden überaus viel Kommissionen gebildet, z.B. Unfall-Kommission, Arbeitsinspektions-Kommission, Planungs-Kommission, politische Betriebsgruppen und andere, ohne dabei einen Erfolg ihrer Arbeit zu erkennen, da die Einwirkungen anderer Art die Entwicklung unserer Produktion bestimmen und wahrscheinlich politische Spitzenkräfte von dem Aufbau und der Entwicklung der Wirtschaft noch immer wenig Ahnung haben.

20) Die Tischlerei ist bereits in ihren neuen Raum eingezogen.

21) Die Lok-Schlosserei ist im Umbau begriffen.

22) Die entwickelte komb. Holzbearbeitungsmaschine ist praktisch serienreif und wird wieder erneut gebaut.

24) Wird die Londoner-Konferenz für uns klarere Richtlinien bringen?

16. November–15. Dezember 1947

1) Gemäß Seite 96 Punkt 2 ist immer und immer wieder bei der Landesregierung und dem FDGB wegen der Werksküchenverpflegung vorgesprochen worden. Bis zum heutigen Tag jedoch ohne Erfolg. Die Befürwortungen liegen jetzt vor von Seiten der Arbeitsinspektion, dem Land- u. Kreisvorstand des FDGB, Ministerialdirektor Fellig (Handel und Versorgung), Ministerialrat Gottschalk (Verkehr), Ministerialrat Haupt (Sekretariat Minister Selbmann) und trotzdem noch keine Möglichkeit, Verpflegung zu erhalten.

2) Ein Besuch des Ministerialrat Haupt im Auftrag von Minister Selbmann brachte es mit sich, daß wir vordringlich Holz zur Winterfestmachung und finanzielle Hilfe erhalten sollten.

Nach mehrmaligen Vorsprachen bei den zuständigen Kontingent- und Materialbewirtschaftungsstellen wurde uns trotz der Befürwortung immer wieder geäußert, wo nichts ist, kann man nichts geben.

3) Ein Antrag über Zusatzbekleidung, welche noch vor Weihnachten zur Verteilung kommen soll, und ein Antrag für finanzielle Hilfe ist befürwortet und läuft noch.

4) Die Küche hat keinerlei Lebensmittel mehr zum Kochen. Es war möglich, noch bis zum 15.12.47 Suppen zu kochen. Für das Weitere ist noch keine Möglichkeit in Aussicht.

Wir haben erneut darauf hingewiesen, daß für die Kesselschmiede, die Lok- u. Bremsschlosser ohne Mittagessen die tägliche Arbeit nicht durchzuhalten ist.

Die Heranbringung von Lebensmitteln für die Küche ist, um ein Beispiel anzuführen, z. Zt. ungefähr folgende: Herr Heinz und der Kraftfahrer Mittag werden früh zu drei verschiedenen Landwirten geschickt, welche uns versprochen, kleine Mengen Getreide oder Kartoffeln zu besorgen.

Diese drei Gehöfte liegen ca. 35 km auseinander. Der teilweise überbeanspruchte kleine Lieferwagen mit abgefahrenen Reifen sollte diese Fahrt bewerkstelligen. Nachts 2 Uhr bleibt dieser Wagen dann nach mehreren Störungen auf der Landstraße liegen. Der Kraftfahrer Mittag läuft ca. 10 km ins Werk, um den Lastwagen zu holen und läßt den kleinen Lieferwagen ein Stück mit einem Personenwagen schleppen. In später Nachtstunde kommt dann der Transport hier an, und der Erfolg 70 Pfd. Möhren, d. h. 1½ Mittagessen für die Belegschaft.

Die Zubringung von Lebensmitteln durch Kompensation in unserem Betrieb in dieser Art und Weise geht nun seit Monaten.

5) Die entstandenen Sprengschäden sind zum Teil durch das für den Einzug der Zwischendecken vorgesehene Holz beseitigt, jedoch ist noch keine Dachpappe aufgezogen, so daß die Männer und die Maschinen in Pfützen stehend arbeiten. Zum Glück schwankt die Außentemperatur nur zwischen minus und 2° plus. Die Zwischendecke ist teilweise mit Blechen, alten Schränken usw. abgedeckt.

6) Das bisherige Magazin in der Halle 3a wurde abgebaut und in die ehemalige Meisterstube Halle 3b untergebracht und ausgebaut.

7) Die schwerbeschädigte Wohnung im Pfortnerhaus ist wieder beziehbar. Das Dach dieses Häuschens ist bereits wieder endgültig hergestellt.

8) Am Dach der Verwaltung wird noch gearbeitet.

9) Die ehemalige Trafostation ist provisorisch gedeckt.

10) Die Werkstatt von der Autoschleiferei Schmiedel ist provisorisch gedeckt, und die Decke abgestützt. Es fehlt jedoch an etwas Zement, um die Mauer zu bauen.

11) Für die Winterfestmachung, zur Beseitigung der Sprengschäden und der genehmigten Bauvorhaben, ist von keiner Stelle wenigstens 1 Sack Zement aufzubieten. Die Landesregierung selbst kann nicht vermitteln.

12) Kirberg, Heinz und Vogler sprechen bei Ministerialrat Falkenberg vor, wegen Klärung der Rechtsverhältnisse in Bezug auf Materialverfügungen im gesprengten FSI-Gelände. Die Landesregierung war hier und verlangte die von Herrn Löwe zu Major Samsanov gestellten Verträge und will in kürzester Zeit endgültige Klärung schaffen. Siehe Seite 99 Punkt 10.

13) Von Berlin wird uns mitgeteilt, daß wir eine Genehmigung zur Zahlung der vom 1. Juli 1947 freigegebenen Lohntarife vom Amt für Arbeit und Sozialfürsorge beibringen müßten. Nach mehreren Vorsprachen bei dieser Amtsstelle der Landesregierung erreichten wir eine Befürwortung, welche sofort nach Berlin gegeben wurde. Herrn Kegel ist von dort telefonisch mitgeteilt worden, daß die ersten Verrechnungen und der Differenzbetrag zwischen den alten und neuen Löhnen seit Juli zur Anweisung gelangt wären. Damit dürfte die neue Zahlungsregelung entsprechend unseres alten Reichsbahnvertrages zum Abschluß gekommen sein. Im Grunde ist jedoch zu bemerken, daß während der halbjährigen Verhandlungen noch keine Stelle überprüft hat, ob unsere Eingaben richtig sind, sondern man bisher immer nur den Weg suchte und den verantwortlichen Mann, welcher die neue Zahlungsart und Erhöhung verantworten sollte. Siehe Seite 96 Punkt 1.

14) Die Sozialversicherungsschuld des Betriebes beträgt jetzt wieder, obwohl schon inzwischen gezahlt wurde, RM 60000,—, und kann erst getilgt werden, wenn die ersten Zahlungen von Berlin eingehen. Die finanziellen Verpflichtungen der Hauptverwaltung Berlin zu uns sind am Ende des Jahres ca. RM 105000,—, wozu noch ein weiterer Umsatz von ca. RM 25000,— anderweitiger Aufträge hinzukommt.

15) Gemäß Seite 97 Punkt 5 ist bis heute noch keine Klärung vorhanden, von welcher Stelle uns in Zukunft Materialien zugeteilt werden. Eine letzte Sitzung bei der Landesregierung soll angeblich entschieden haben, daß wir unsere Materialien nun wieder durch die Reichsbahn beziehen sollen. Die Planung aber für das II. Quartal 1948 mußten wir schon wieder an die Landesregierung machen. Die bis jetzt verwendeten Materialien wurden teilweise von der Landesregierung und der Reichsbahn sowie aus Privataufträgen erbeten und erhalten.

16) Seite 99 Punkt 12 zeigt die Kohlezuteilung. Wir erhielten für Dezember 1947 15 t Kohle anstatt 60 t, die so mit Lehm durchsättigt ist, daß diese die Feuerungsroste verklebt und keinerlei Heizwerte aufbringt. Die Kohle wurde von uns beanstandet.

17) Gemäß Seite 97 Punkt 7 betragen im Monat Dezember 1947 die Unkosten durch Stromabschaltungen RM 62,—, gegenüber Oktober von RM 4000,—.

Der Erfolg der Aufstellung des so schwer erhaltenen Trafos ist damit mehr als bewiesen.

18) Der Betrieb erhält von Seiten des FDGB von sogenannten aufgedeckten Hamsterlagern 15 Paar Schuhe zur Verteilung an die Belegschaft, teils Filz-, teils Lederschuhe.

19) Die letzten Maschinen von Fa. Sening Seite 99 Punkt 14 werden von Fa. Sening nach hier geholt.

20) Der auf Seite 98 genannte Lokschuppen ist von der Sprengung noch nicht freigegeben.

Herr Vogler verhandelt diesbezüglich nochmals in Berlin. Von dort kam zur Antwort, daß nichts weiter unternommen werden sollte.

Nachdem jedoch am heutigen Tage nochmals die Zentralkommandantur vorsprach und mit einer erneuten Sprengung warnte, wurde Berlin sofort wieder benachrichtigt, uns umgehend Mitteilung zu machen, was in dieser Angelegenheit jetzt wird. Die politischen Stellen versuchten bereits bei der SMA Dresden einen Erfolg zu erzielen, stellten jedoch ihre Arbeit durch den vorgenannten Bescheid von Berlin wieder ein. Die Angelegenheit ist sehr dringend, da andernfalls unsere Lok-Reparatur zum Ausfall kommt. Siehe Seite 83 Punkt 14.

21) Der Bau eines Kranes in Halle 3b für die Kesselschmiede ist geplant. Vorbereitungen dazu werden getroffen.

22) Bei Behörden, dem FDGB und politischen Stellen spricht man jetzt oft von den Mechanischen Werkstätten, welche wahrscheinlich landeseigen werden. Siehe Seite 78 Punkt 2 und Seite 78 Punkt 4.

16. Dezember 1947–20. Januar 1948

1) Mit dem Bau des Kranes in der Halle 3b wird konstruktiv begonnen.

2) Die seit 1½ Jahren bestellte und uns durch die SMA mehrmals beschlagnahmte Fräsmaschine ist nun endlich eingetroffen. Siehe Punkt 18, Seite 94. Die Bezahlung der Maschine erfolgte durch einen Wiederverkauf.

3) Von einer Weihnachtsfeier wurde in diesem Jahr abgesehen, da die allgemeinen Voraussetzungen für das Fest fehlten. Es wird anstelle dessen ein Wintervergnügen stattfinden.

4) Um die Anerkennung der Arbeit der Belegschaft zu beweisen, wurde trotz der schweren finanziellen Lage an jedes Belegschaftsmitglied RM 10,– als Weihnachtsgratifikation ausgezahlt.

5) Am 2.1.1948 erfolgte die Jahres-Betriebsinventur.

6) Gründung eines von dem FDGB geforderten Planungs-Ausschusses, dem einige leitende Herren des Betriebes angehören. Die Planung erfolgt dann durch gewählte Belegschaftsmitglieder der jeweiligen Abteilung.

7) Vorübergehend wurde die Küche wieder geschlossen und nur durch den Verkauf von einigen angefertigten Kreissägen war es möglich, hier und da einige Zentner Getreide heranzubekommen, so daß jetzt Tag für Tag Kornsuppe gekocht wird.

Die Zuteilung auf den Befehl 234 ist noch nicht genehmigt. Von Seiten des FDGB wurde mitgeteilt, daß eine Stenotypistin der Landesregierung vergessen hätte, die Rückseite eines Antrages, auf welcher unsere Firma stand, abzuschreiben, so daß eine erneute Verzögerung eintrat. Mitte Januar 1948 wurde uns bekanntgegeben, daß die Genehmigung nach Karlsruhorst gegangen sei und wir im Augenblick in dieser Angelegenheit nichts machen könnten.

Vermutlich hätten wir die Zusage längst erhalten, wenn wir ein reiner Reparations-Betrieb wären.

8) Die uns seinerzeit (siehe Seite 100 Punkt 2) versprochene Unterstützung von Seiten der Landesregierung ist bis heute noch nicht eingetroffen. Auf Grund einer Ermahnung hin haben wir wohl wieder eine gewisse Zusage in Vertretung des Ministers erhalten, aber noch keinen Erfolg zu verbuchen.

Das Hallendach ist noch immer so, daß infolge der unbeständigen Witterung dasselbe nicht abgedichtet werden konnte, so daß die Männer bei Regen immer noch im Wasser stehend arbeiten müssen. Der Regen ist jetzt sogar durch die Wohnung der Verwaltung gegangen, daß selbst die Decken in den Büros in der I. Etage teilweise durchweicht sind. Teilweise wurde dies etwas durch Auslegen von großen Waggon-Planen unterbunden. Die gemässigte Temperatur hat es jedoch ermöglicht, daß die Dachdecker an der Verwaltung seit Wochen arbeiten und diese provisorisch dichten können.

9) Nachdem plötzlich eintretende Schneefälle auf dem Dach der Halle 3 große Verwehungen hervorriefen, wurde die im Bau befindliche Deckenkonstruktion beim Tauwetter über den Bearbeitungsmaschinen derartig durchweicht, daß die Männer mit Blechen usw. sich ein prov. Dach über ihren Maschinen schaffen mußten. Dies ging so weit, daß die Decke diese Belastung nicht mehr aushalten konnte und in einer Ecke einstürzte. Es bedarf mehrerer Tage, um diesen Schaden zu beheben und an der Deckenkonstruktion weiter zu arbeiten. Die Arbeiter sowie teilweise auch die Vorgesetzten wurden nervös und waren schwer an der Arbeit zu halten. Die Zustände waren gerade zu dieser Zeit einfach unerträglich.

10) Von Berlin trifft gemäß der neuen Verrechnungsbasis das erste Geld ein.

11) Die uns auf Seite 101, Punkt 3 zugesicherte Bekleidungs-zuteilung ist bis heute nicht erfolgt. Wir erhielten anstelle dessen einen Bezugschein über 200 Stück Textilwaren, mit der Anweisung zu warten, bis uns diese Materialien angeliefert werden. Es sind jedoch schon wieder 4 Wochen

vergangen, und es liegt noch keine Zuteilung vor. Auf eine Anfrage in Zwickau, von wo angeblich die Zuteilung erfolgen soll, liegt noch keine Antwort vor.

12) Auf Grund einer plötzlichen Bestellung zur SMA wurde uns, nachdem wir am ersten Tage vergeblich versuchten vorgelassen zu werden, am darauffolgenden Tage mitgeteilt, daß es sich um Übernahme einer Reparationslieferung unserer Fräserfertigung handelt. Der betreffende Major verlangte, daß wir gemäß unserer Produktionsauflage diese Werkzeuge fertigen sollen, ungeachtet dessen, ob dann Maschinen ausfallen für die Lok-Reparatur, welche im Zivilsektor arbeitet. Nach einem wiederholten Besuch wurde vorläufig besprochen, daß wir nach einer gewissen Zeit von der SMA endgültigen Bescheid erhalten und wir evtl. Fräser auf Reparationen fertigen sollen. Die Entscheidung ist noch nicht gefallen.

13) In unserem Speisesaal wird wieder einigen Schulkindern Schulunterricht erteilt, da dort ein Ofen zur Erwärmung des Zimmers steht.

14) Eine Jugendgruppe wurde gegründet.

15) Die Kasse und Lohnbuchhaltung wurde überprüft, da wir einen hohen Betrag an Sozialversicherung rückständig sind. Es konnte jedoch kurz vorher die Schuld durch Auftreibung von RM 30000,— bis rückwirkend Mitte August 1947 abgedeckt werden. Die restlichen RM 40000,— verpflichteten wir uns bis April 1948 nachzuzahlen.

16) Die Materialien für den Bau eines Zaunes quer durch das abgebrochene FSI-Gelände sind aus früheren Abbruchmaterialien gesichert, so daß dieser Zaun nun aufgebaut werden kann.

17) Vor über einem Jahr, bevor noch entschieden war, daß die FSI teilweise erhalten bleibt, hatte Herr Vogler mit Herrn Hocker eine Aussprache, in der vereinbart wurde, daß die Reichsbahn versuchen sollte, die Halle 1 zu einer notwendigen Kesselschmiede zu erhalten und einen anderen Teil für die MWF zu gewinnen. Herr Hocker zeigte aber wenig Initiative bei der Ausführung der Arbeiten, so daß die Reichsbahn mit ihrem Vorhaben nicht durchkam. Herr Vogler erhielt dann in Karlshorst die Zusicherung, daß die Hälfte des Werkes für unsere Zwecke stehen bleibt. Diese offenerherzige Zusammenarbeit mit der Reichsbahn ist jedoch damals, wie jetzt durch den damaligen Werksdirektor Thurm bekannt wurde, unterbaut worden durch Männer, die in Wirklichkeit versuchten, das gesamte Werk zu erhalten und reichsbahneigen zu machen. Wahrscheinlich ist diese Unoffenheit und der Versuch einen anderen Weg zu begehen so gescheitert, daß damit der Reichsbahn ihre Pläne verlustig gingen. Zu erwähnen ist, daß damals dem Betriebsrat sowie anderen leitenden Männern des Betriebsrates ausdrücklich, sogar bei der Weihnachtsfeier, versichert wurde, daß die Reichsbahn keine persönlichen Interessen am Werk hätte, nur an der Erhaltung der Halle 1 sowie der Erhaltung der hier stationierten Arbeit.

21. Januar – 16. Februar 1948

1) Der auf Seite 105, Punkt 17 angeführte Sachverhalt bewahrheitet sich jetzt besonders, da plötzlich nach einem Besuch des Vizepräsidenten Lipp der Deutschen Reichsbahn, selbiger in Begleitung von anderen Reichsbahn-Herren andeutete, daß die Deutsche Reichsbahn daran interessiert sei, die von der Hauptverwaltung zur Verfügung gestellten RM 250000, – zur Errichtung eines RAW Freital hier zur Investierung beizubringen. Diese Gelder sollten andernfalls zur Errichtung einer Reparatur-Werkstatt nach Willsdruff verfügt werden. Man zeigt jedoch mehr Interesse für Freital, da hier der Facharbeiterstand mehr entwickelt ist und die Voraussetzungen hierfür vorhanden sind. Die Stellungnahme des Betriebsrates und der Betriebsleitung ist, daß wir auf keinen Fall reichsbahneigen werden wollen, und wir auch nicht gewillt sind, das MWF-Vermögen zu verschenken; aber auch in der Übernahme zur Reichsbahn nicht allein den Begriff volkseigen sehen. Die verschiedensten Versprechungen wurden unserem Betrieb gemacht, die aber alle in Wirklichkeit, wie es uns selbst aus der Praxis der Reichsbahn bekannt ist, nur leeres Gerede darstellen. Untergeordnete Stellen geben bereits bekannt, daß wir unbedingt eine Beaufsichtigung zwecks besserer Qualitäten der Arbeit benötigen, eine gewisse technische Unterentwicklung zeigen usw., usw., so daß man erkennt, daß die seltsamsten Mittel recht sind, zur Verfolgung eines bestimmten Zieles.

Nach einigen Wochen traf hier ein russischer Oberst und ein russischer Major im Beisein von einigen Reichsbahn-Herren nochmals ein, um sich auch russischerseits ein Urteil zu erlauben.

Die russischen Herren gaben bekannt, daß dies nur eine Besichtigung persönlicher Art sei, ohne daß darüber eine Entscheidung über das Für oder Wider fallen könnte. Auch hier wurde darauf hingewiesen, daß die Belegschaft nicht daran interessiert sei, reichsbahneigen zu werden. Aus der Äußerung des russischen Offiziers war zu erkennen, daß irgendwelche deutsche Stellen jedoch falsche Angaben gemacht haben in dieser Weise, daß die Gesamtbelegschaft zur Reichsbahn übergehen wollte, nur die Betriebsleitung dagegen sei. Die Betriebsleitung dagegen steht auf dem Standpunkt, das hier Geschaffene nicht früher aus der Hand zu geben, bevor die neuen rechtlichen Inhaber oder Verwaltungen nichts Besseres zu bieten vermögen zum Wohle des Volkes. Auch von dem russischen Offizier wurden Vorteile angegeben.

Inzwischen konnten wir jedoch feststellen, daß ebensoviele Reichsbahner daran interessiert sind, das Werk nicht reichsbahneigen zu machen, als solche, welche hier die Möglichkeit finden würden, Positionen zu erhalten. Wir vermuten unsere engsten Reichsbahnmitarbeiter unter den letzteren. Weitere Verhandlungen werden sich dieser anknüpfen.

2) Nachdem die Sprengungen nun vor einigen Monaten beendet waren, erfahren wir von der Stadtverwaltung Freital, daß bereits am 23.12.1947 [Dokument 15] ein russisches Dokument unterzeichnet worden ist von Sei-

ten des Herrn Oberbürgermeister Wenk und Herrn Stadtrat Lewinsohn, aus dem hervorgeht, daß die restlich verbliebenen Gebäude und das angrenzende Gelände der ehemaligen FSI der Regierung zur Entwicklung einer friedlichen Produktion übergeben worden ist. Es handelt sich hier um die Objekte, welche seinerzeit von der SMAD Karlshorst (dem Kontrollratrussen) Herrn Vogler schriftlich ausgehändigt wurden. Verwunderlich war es, daß auch die Landesregierung, obwohl 4 Wochen verstrichen waren, noch nichts von diesem Dokument wußte. Herr Stadtrat Lewinsohn äußerte Herrn Vogler und Herrn Richter, Betriebsrat im Zusammenhang einer Betriebsversammlung beiläufig, er hätte überhaupt nicht gewußt, was er unterschrieben hätte, da das Dokument russisch verfaßt sei, und er hätte geglaubt, daß es sich eben um die Bestätigung der Beendigung der Demontage handele. Die leitenden Männer des Betriebes waren über diese Äußerung erschüttert. (Beiliegend Fotokopie des russischen Dokumentes und eine deutsche Abschrift). In dem uns zugestellten Schreiben jedoch ist wieder deutlich zu erkennen, daß unsere Stadtväter wichtige Objekte der FSI erhalten haben. – Aber die Tüchtigkeit beweist auch, daß man bis zum heutigen Tage noch nicht erledigen konnte, wer berechtigt ist, die Materialien von dem gesprengten Gelände zu entnehmen und überläßt dies der Landesregierung anstatt entscheidend zuzugreifen, und die immerhin schätzungsweise hier befindlichen Werte in Höhe von RM 40000,— dem Wiederaufbau von Wohnungen usw. schnellstens zuführen zu können.

Die Fa. Hünich & Löwe, die seinerzeit den Abbruch durchführte, ist jetzt zurückhaltend bis eine endgültige Entscheidung erfolgt, da dies wahrscheinlich eine Forderung der Landesregierung ist.

3) Sämtl. hier stationierten Firmen erhielten nach grundsätzlicher Verlegung der Lichtleitungen eigene Unterzähler. Desgleichen wurde in der Wohnung auf der Westseite des Gebäudes in der Mansarde eine Tür eingebaut, eine Bodentreppe versetzt und ein Klosett eingebaut, und somit eine neue getrennte Wohnmöglichkeit geschaffen.

4) Die auf der Seite 105, Punkt 14 gegründete Jugendgruppe wurde erstmalig im freiwilligen Arbeitseinsatz geschlossen für die Aufräumarbeiten vor dem Pumpenhaus zur Errichtung einer neuen Straße eingesetzt.

5) Im Augenblick macht die schwere Ernährungslage dem Betrieb wieder derart zu schaffen, daß erstens keine Lebensmittel für die Küche vorhanden sind. Es werden laufend verbotenerweise Kreissägen gebaut, wofür zeitweise 1 Ztr. Getreide für die Werksküche gekauft werden kann, so daß täglich eine Kornsuppe, d.h. Korn mit Wasser unter zusätzlicher Abgabe von Lebensmittelmarken pro Woche 150 gr. Brotmarken und 50 gr. Nährmittelmarken abgegeben werden können.

Und zweitens kündigen wieder sehr viele Belegschaftsmitglieder, u.a. auch sehr gute Kräfte und bewerben sich zum Schacht, da dort bessere Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden sind, und auch die Angehörigen erhöhte Karteneinstufung erhalten.

Teilweise wird das Getreide 50 Pfd. weise mit dem Motorrad aus Entfernungen von 75 km herangeschafft.

Uns wurde, nachdem die Funktionäre der einzelnen Betriebsgruppen ihre Posten niederlegen wollten, vom FDGB, Landesvorstand mitgeteilt, daß wir nun die Zusatzverpflegung erhalten würden. Bis heute ist jedoch auch diese Verpflegung noch nicht eingetroffen.

Die Zuteilung von Textilien, sogenannte Selbmannspende (siehe Seite 104, Punkt 11) ist ebenfalls noch nicht erfolgt.

6) Infolge der schlechten Straßenverhältnisse liegen wieder beide Kraftwagen in Generalüberholung.

7) Nach Mitteilung des FDGB mußten 4 bewährte Aktivisten für eine Prämierung genannt werden. Es wurden von Seiten der Gewerkschaftsgruppe die Männer

Herr Richter, Betriebsratsvorsitzender,

Herr Schlinsog, Abtlg.-Meister Wagg.-Rep.

Herr Lissner, Abtlg.-Meister Lok.-Rep.

Herr Vogler, Direktion

vorgeschlagen. Diese nahmen an der stattfindenden Aktivisten-Konferenz teil. Dort wurden von früh 9.00 Uhr bis abends 5.00 Uhr viel über Verbesserungen gesprochen und über 80 Referate gehalten. Was dabei herauskam ist eigentlich nicht bekannt; wie gesagt, es wurde viel geredet.

Die Prämierung erfolgte an ca. 120 Mann, die MWF war nicht dabei. Es wurden z.T. Männer prämiert, die irgendwelche Verbesserungsvorschläge gemacht hatten.

8) Um eine gewisse Sicherheit in unserer Produktion betreffs der Aufträge zu haben, wurde mit den verschiedensten großen Betrieben der Ostzone korrespondiert, um von dort Aufträge zu erhalten, da andernfalls, wenn die Reichsbahn ihre Aufträge hier wegnimmt, die Arbeit nicht für sämtl. Belegschaftsmitglieder langen würde. Das Interesse an unserer Arbeit bei diesen großen Industrieunternehmen ist sehr groß, und wir haben auch einige Aufträge übernommen.

9) Nach erneuter Anfrage bei der SMA, ob wir unsere Holzbearbeitungsfräser nun frei verkaufen dürfen, wurde uns wieder mitgeteilt, daß wir diese liegen lassen sollen und nicht verkaufen dürfen (siehe Seite 105, Punkt 12).

10) Herr Vogler besichtigt in Malter mit dem Schlosser, Kollegen Wakker, Lok-Reparatur, einige Wochenendhäuschen. Es soll versucht werden, verschiedene aufzukaufen, abzutragen und daraus eine Ferienhütte für die Belegschaft für ca. 30 Mann zu schaffen. Inwieweit sich der Gedanke ausführen läßt, werden die weiteren Verhandlungen mit dem Bürgermeister und den jetzigen Inhabern ergeben.

11) Die durch die lädierte Decke unserer Werkstatt kommende Nässe wird immer stärker, so daß in der Waggon-Reparatur im wahrsten Sinne

des Wortes kein trockenes Fleckchen mehr ist. Die Männer arbeiten trotzdem weiter. Die überaus lang anhaltende Regenperiode verschlimmert diesen Zustand. Der dafür bestellte Dachdecker kann nicht mit den Arbeiten beginnen.

17. Februar–19. März 1948

- 1) Da die Heizung noch nicht fertiggestellt werden konnte und eine plötzliche Kältewelle einsetzte, konnte einige Wochen nur noch bis mittags 14.00 Uhr gearbeitet werden.
- 2) Gemäß des Punkt 9 Seite 108 sollten wir für Reparationen Holzbearbeitungsfräser fertigen. Herrn Vogler wurde bei der SMA mitgeteilt, daß die Fräser frei auf Lieferanweisung verkauft werden können.
- 3) Das geplante Wintervergnügen wurde als Bunter Abend im Sächsischen Wolf, Freital ausgeführt. Der Abend verlief sehr erfolgreich. Er wurde gestaltet von namhaften Künstlern des Landessenders Sachsen.
- 4) Im Betrieb ereignete sich ein schwerer Unfall. Das Belegschaftsmitglied Weiß war beim Schweißen einer Lok tätig und verbrannte dabei durch Funkenflug seine Kleidung. Er wurde mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht. Das Belegschaftsmitglied Schäfer, welches ihm behilflich sein wollte, verbrannte sich ebenfalls stark die Hände. Der Unfall ist auf mangelnde Schutzkleidung zurückzuführen, da die Lok.-Schlosser überaus verölte Kleider anhaben, die nicht immer rechtzeitig wegen Mangel an Berufskleidung zum Tausch gegeben werden kann.
- 5) Bei der in Freital stattfindenden Entnazifizierung wurde von unserem Betrieb das Belegschaftsmitglied Mehlhose mit behandelt und dort als unschuldig erklärt.
- 6) Dem Betriebsrat und Herrn Vogler wurde bekannt, daß man versuchen wollte, die Betriebsleitung der MWF abzulösen; da der Betrieb bis heute noch nicht volkseigen ist. Auf den Wunsch der Belegschaft und den daraus folgenden Eingaben des Betriebes ist aber bis heute noch nichts erfolgt, so daß die Betriebsleitung nicht als verantwortlich erklärt werden kann. Die Angelegenheit geht von einem Belegschaftsmitglied aus, welches sich plötzlich sehr hervortat, aber selbst politische Belastungen hat.

Aus gleichem Grunde wurde der Betrieb plötzlich von einigen Herren überprüft, da der Landesregierung Anzeige erstattet worden ist über angeblichen Maschinenbau und Verkauf von Maschinen ohne Lieferanweisung. Dem Betrieb wurde zum Vorwurf gemacht, Kompensationsgeschäft ohne Erlaubnis durchgeführt zu haben. Die uns genannte Summe von RM 200 000,– auf 1/2 Jahr, welche den Umfang von Kompensationsgeschäften zeigt, ist dadurch entstanden, daß man jede Rechnung, welche das Werk

verließ, registriert hat, und demnach jede Arbeit, welche nicht unbedingt mit Lokomotiven oder Waggonen zu tun hatte, als Kompensation bezeichnet wurde. Die Antwort des Betriebes ist, daß die Landesregierung auf mehrere Vorsprachen hin niemals Mittel zur Verfügung gestellt hat, diesen Lok.-Betrieb als Schlüsselindustrie wirtschaftlich zu fördern, so daß sich der Betrieb finanziell sowie wirtschaftlich und verpflegungsmäßig selbst helfen mußte.

Auf die Prüfung hin ist noch keinerlei Stellungnahme der Regierung erfolgt.

Die leitenden Herren des Betriebes machten der Landesregierung den Vorwurf, noch nichts unternommen zu haben, in Bezug der Liquidation und der Klärung der Geschäftsverhältnisse der FSI, so daß endlich der Schlußstrich gezogen wird, von dem auf geordneter Basis der Betrieb aufgebaut werden kann.

Die Art der Überprüfung erwies sogleich, daß die das Werk überprüfenden Männer selbst die Grundlagen der Planwirtschaft, welche sie vertreten sollten, nicht kannten, so daß zusammenfassend gesagt werden kann, eine Überprüfung diesbezüglich ist illusorisch, vor allem dann, wenn, wie in diesem Falle, die Anzeige Erstattenden betriebsfremde Subjekte sind, welche irgendwelchen Hader damit begleichen wollen.

Hiermit wird auf den Austritt des Belegschaftsmitgliedes Hoffmann vor langer Zeit hingewiesen.

7) Ein russischer Major überprüfte nochmals die Ausführung des Sprengbefehls. Tags zuvor wurde beanstandet, daß die Sockel der Gaszentrale noch nicht zersprengt sind, so daß wir dieselben, ohne Schaden zu entwickeln, von einem deutschen Sprengmeister selbst zerlegen lassen mußten.

8) Bei Befehl 234, Absatz 9 betreffs der Zusatzverpflegung für wichtige Betriebe sind wir bis heute noch nicht weitergekommen.

Die Zentralverwaltung Berlin versprach, sich mit Karlshorst in Verbindung zu setzen auf Grund eines Besuches dort unseres Herrn Richter und Vogler. Die SMA Dresden versprach Klärung innerhalb 14 Tagen, nachdem hierüber seit Monaten verhandelt wurde. Entsprechend dem vorgenannten Punkt ist es uns auch nicht möglich, noch weiter zu kompensieren, so daß im Augenblick nicht gesagt werden kann, wie die Verpflegung der schwer arbeitenden Belegschaft gesichert werden soll.

Die Zentralverwaltung verlangte jedoch, daß sofort einer ihrer Herren nach hier kommt und klärt, weshalb der Betrieb noch nicht landeseigen ist. Den Besuch führte ein Herr Schreiber von der Zentralverwaltung Berlin aus.

9) Die gemäß Seite 107, Punkt 5 und Seite 104, Punkt 11 aufgeführte Selbmannspende ist bei uns eingetroffen. Die zur Verfügung gestellten Textilien können von ca. 70% der Belegschaft gegen Bezahlung entgegengenommen werden. Dies ist eine Verteilung an Betriebe, welche der Schlüsselindustrie angehören.

10) Zu Informationszwecken fuhr Herr Vogler zur Leipziger-Messe, konnte jedoch noch keine Geschäftsverbindungen oder Abschlüsse aufnehmen.

11) Bei den Diebstählen wurde trotz fristloser Entlassungen usw. noch keine Einschränkung festgestellt.

12) Der Belegschaftsstand ist auf ca. 254 Mann herabgesunken, da sich Belegschaftsmitglieder freiwillig zum Bergbau melden, um dort bessere Verpflegung und Zahlung zu erhalten. Dies ist jedoch nicht nur betrieblich, sondern auch in anderen Industriezweigen spürbar.

20. März–13. Mai 1948

1) Bei einem Besuch in Berlin durch Herrn Vogler und Herrn Kegel wurde dort mitgeteilt, daß die Eingabe der Zentralverwaltung Berlin nach Karlshorst zur Aufnahme der Betreuung in der Wirtschaftskommission für unseren Betrieb abgelehnt wurde, da unser Betrieb einen reinen Reparaturbetrieb darstellt (für den Zivilsektor) und sich Karlshorst nur auf den Neubau konzentriert. Der stellvertretende Leiter der Hauptverwaltung Verkehr Berlin will nach erfolgter Erklärung unseres Betriebes als „Volks-eigen“ einen erneuten Vorstoß nach Karlshorst vornehmen, da er die Wichtigkeit des Betriebes erkennt und in der Einmaligkeit seines Bestehens in der Ostzone, allein schon wegen der Beschaffung der Materialien und der Verpflegung des Befehls 234, dies unbedingt für notwendig hält.

In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, daß in der Ostzone außer der MWF (Mech. Werkst. Freital) noch Fa. Kühn in Thüringen Lokomotiven repariert, nur mit einem geringen Belegschaftsstand, die AEG Berlin und Engelsdorf sind keine ausschlaggebende Produktion. Trotzdem allseitig anerkannt wird, daß die MWF das produktivste Werk diesbezüglich darstellt, ist kein Weg offen, endgültig zu entscheiden, welche Behörde für die Zuteilung von Materialien zuständig ist. Die Reparaturen werden im Augenblick ausgeführt auf Grund von mitgebrachtem Material der Kunden oder durch tropfenweisen Eingang von Ersatzteilen oder Materialien der Reichsbahn für ihre Aufträge.

Es ist einfach unmöglich, ohne Tauschverfahren die Produktion aufrecht zu erhalten.

In diesem Zusammenhang wurde die Fa. Orenstein & Koppel durch oben genannte Herren besichtigt. Dort werden im Zusammenhang mit 40 anderen Firmen pro Monat 17 Schmalspurlokomotiven Type Orenstein & Koppel neu hergestellt. Der Betrieb arbeitet mit 1 300 Mann. Man erkennt sofort, daß dort jede Mittel, seien sie finanzieller oder materieller Art, zur Verfügung stehen, zumindest aber die notwendigen Unterstützungen der russischen und deutschen Behörden erhalten. Der technische Aufbau des Werkes im Vergleich zur Zukunftsplanung unseres Betriebes läßt erkennen, daß unsere Planung und der bisherige Ausbau unseres Betriebes richtig ist.

- 2) Von Görlitz erscheint der Leiter des Kombinats Waggon- u. Schiffsbau, um unser Werk zu besichtigen. Er läßt sich überzeugen, daß der Neubau von Waggonen für unser Werk nicht das geeignete darstellt, sondern wir eingegliedert werden müssen in das Kombinat Waggon- und Lokbau. Die Zukunftsplanung wäre dann so, daß die MWF geleitet wird durch ein zentralgeleitetes techn. Büro bei Orenstein & Koppel und bei Weiterentwicklung Lizenzaufträge im Neubau von Bau- und Rangierlokomotiven übernehmen könnte. Damit würde bei Aufnahme der MWF in dieses letztgenannte Kombinat die Betreuung des Werkes durch die Wirtschaftskommission erfolgen. Bis dahin jedoch müssen wir bei der Reparatur von Lokomotiven und sonstigen Aufträgen verbleiben.

- 3) Die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung Berlin, schickte uns einen Vertrag zu, der rückwirkend auf $\frac{3}{4}$ Jahr in Kraft treten soll. Dies würde bedeuten, daß wir ca. 50000,— RM zurückzahlen müßten. Die uns auf Grund der Tarifierhöhung im vorigen Jahr genehmigten Lohn- und Gemeinkostensätze würden damit wieder rückgängig gemacht. Wir haben jedoch dagegen Einspruch erhoben und werden diesen Vertrag nicht unterzeichnen, da wir die Verrechnungssätze nachweisen können, und wir nicht in der Lage sind, uns auf eine derartige Verrechnungsbasis einzulassen. Es ist z.B. noch immer der Fall, daß uns bei Fertigstellung von Rechnungen für Lok.-Beträge RM 2 und RM 3000,— durch die Prüfstellen von der Endsumme abgestrichen werden.

- 4) Bei der letzten Besprechung und Betriebsbegehung der metallbearbeitenden landeseigenen Betriebe wurde festgestellt, daß die MWF ihren Stunden-Durchschnitt zu tief bezahlt, so daß wir sofort in Anpassung dessen bei über 60% der Belegschaft Lohnerhöhung vornehmen mußten, damit nicht die Gefahr besteht, daß unsere guten Kräfte aus diesem Grunde abfallen würden.

- 5) Gemäß eines russischen Befehls 153 dürfen nach Bekanntgabe des Landesarbeitsamtes bei uns Belegschaftsmitglieder nicht ohne weiteres freigegeben werden. Selbstverständlich muß demgegenüber gewogen werden, ob das betreffende Belegschaftsmitglied, welches die Kündigung aussprach, diese wegen beruflicher Verbesserungen oder anderer treffender Gründe abgab. Damit ist der Gefahr weiterer Abwanderung nach dem Erzbergbau Einhalt geboten.

- 6) Auf Grund einer Anweisung der Landesregierung müssen die Betriebe ein bestimmtes Schichtverfahren einführen, da andernfalls die Stromzuteilung nicht garantiert werden kann. Unser Betrieb arbeitet demzufolge vorläufig in Tag- und Nachtschicht, jedoch wird versucht, die Nachtschicht wieder auf eine zweite Schicht zu verlegen.

- 7) Anfang Mai wurde die Betriebsleitung der MWF zum Amt für landeseigene Betriebe der Landesregierung mit der Bilanz 1947 und der Eröffnungsbilanz 1946 gebeten. Dort wurde festgelegt, daß die MWF erst lan-

deseigen gemacht werden soll, wenn die FSI von Seiten der SMA Karlsruh an das Land Sachsen zurückgegeben worden ist, da eine vorherige Verschmelzung der beiden Firmen wieder den alten Zustand vor der Gründung der MWF herbeiführen würde, und die Gefahren durch die Sequestrierung der FSI zum Beispiel in der Art der Mitbeschlagnehmung des MWF.-Vermögens bestehen. Die FSI würde bei einer Liquidation ihre alte Schuld begleichen müssen, u.a. auch eine belastende Hypothekenschuld gegenüber dem Reich. Sollte die Sequestrierung der FSI vorgenommen werden, so können durch den Volksentscheid alle Forderungen an die FSI als nichtig erklärt werden. Damit könnte dann die MWF als Nachfolgerin der FSI landeseigen arbeiten.

Die erfolgte Rückgabe des Werkes durch die Zentralkommandantur Dresden an die Stadt Freital (siehe Dokument auf Seite 151f.) wird nicht von der SMA anerkannt, da die Zentralkommandantur ihre Unterlage nur auf Grund des Abschlusses der Sprengarbeiten ausgeführt hat. Die Regelung dieser Angelegenheit kann sich um wenige Tage handeln, allerdings kann auch nicht gesagt werden, ob es sich noch länger hinzieht.

8) Es haben des öfteren russische Besichtigungen unseres hier lagernden reichsbahneigenen Schrottes stattgefunden. Wahrscheinlich wird dieser Schrott abtransportiert werden müssen. Es handelt sich um ca. 2000 t, welche wir minimal schätzten.

9) Nachdem wir unter größten Schwierigkeiten weiterhin Lebensmittel für die Küche beschafften, wurden uns in einer Nacht 1½ Ztr. Nahrungsmittel gestohlen. Die Untersuchung der Kriminalpolizei war bisher ergebnislos (siehe Seite 111, Punkt 11).

10) Am 10. Mai 1943 wurden erstmalig die neuen Gleisanlagen in Halle 3b befahren. Nun erfolgt nach und nach der Umzug in diese Halle.

11) Der Kranbau ist soweit fortgeschritten, daß die Fa. Ladwig die Trägerkonstruktion über der Deutschlandkurve quer durch die Halle 3b legte, so daß die MWF nur noch die mechanische Laufkatze zu konstruieren und aufzubauen hat.

12) Unser Belegschaftsmitglied Jendryschek erhielt auf Grund seines betrieblichen Einsatzes, da er seit Betriebsgründung als Kesselreiniger tätig ist und nie gefehlt hat, eine Taschenuhr als Prämie.

13) Von Seiten einer Feldposteinheit wurde ein Auftrag auf Befehl uns zugeteilt zur Reparatur einer Feldbahnlokomotive, welche nach 4 Wochen geliefert werden konnte. Als Anschlußarbeit erfolgte von der gleichen Feldposteneinheit ein neuer Befehl zur Reparatur einer Breitspurlokomotive, welche bisher der SGW (Sächs. Gußstahl Werke) gehörte.

14. Mai–15. Juli 1948

1) Der Seite 112, Punkt 3 bezeichnete Reichsbahnvertrag ist noch nicht zum Abschluß gekommen, da die Deutsche Reichsbahn die seinerzeit ge-

machten Versprechungen noch nicht schriftlich im Vertrag bestätigte. In den letzten Tagen jedoch wurden unsere Verträge zurückgefordert und sollen unserem Wunsch entsprechend, bis auf die Frage der Gemeinkostenzuschläge geregelt werden.

2) Die MWF ist noch nicht landeseigen geworden. Das Amt für landeseigene Betriebe bestätigte, daß die FSI ihren Sequestercharakter noch nicht verloren hat, und diese Angelegenheit nicht eilt (siehe Seite 112, Punkt 7).

3) Ein Teil der Schrottmengen Seite 113, Punkt 8 werden auf Anordnung der Russen durch die Fa. Hasche, Freital zum Abtransport gebracht.

4) In die neu eingebaute Gleisanlage der Lok.-Reparatur wurde zusätzlich eine Versuchsstrecke eingerichtet, welche sich bereits erfolgreich bewährte. Der dazu benötigte Kran ist fast vollendet (siehe Seite 103, Punkt 1 u. Seite 113, Punkt 11).

5) Der Ausstoß an Lokomotiven läßt im Augenblick sehr zu wünschen übrig, da die Deutsche Reichsbahn keine Möglichkeit hat, Radreifen zu besorgen. Eine aus diesem Grund zwillingsbereifte Lokomotive läuft seit einem halben Jahr als Versuch, d.h. über abgedrehte Schmalspurreifen wird nochmals eine Breitspurbereifung aufgeschrumpft, welche dann verschweißt wird. Mit diesem Behelf sollen die nächsten fertiggestellten Lokomotiven versehen werden.

6) Der Anfall an reparaturbedürftigen Lokomotiven der Industrie ist im Augenblick so groß, daß wir bereits bis zum II. Quartal 1949 planen müssen.

7) Ein neuer Kompressor für die Kesselschmiede wurde gekauft.

8) An der Heizung wird mit erhöhter Energie gearbeitet. Der Widerspruch dieser Ausführung von verschiedenen Fachspezialisten ist im Augenblick stark, so daß, um ein Mittel aus diesen Meinungen zu ziehen, während des Baues Änderungen vorgenommen werden mußten. Der Kessel wird als Hochdruckkessel abgenommen und wird mit Niederdruck gefahren, damit ein späterer evtl. Antrag auf Genehmigung zum Hochdruckkessel nicht in Frage gestellt ist, andernfalls auch der Wert des Kessels herabgemindert ist. Bei der Planung der Kesselanlage wurde ausdrücklich zur Grundlage gemacht, daß nicht die gesamte Halle geheizt werden soll, sondern nur ausströmende warme Luft an die Arbeitsplätze gebracht werden soll, um die Aufstellung der vielen kleinen Öfen, wie bisher, in Wegfall zu bringen, damit eine rationelle Erwärmung und Beheizung vorhanden ist.

9) Für die Verschalung der neu eingebauten Deckenkonstruktion für die Tischlerei und Schlosserei (siehe Seite 100, Punkt 20/21) steht jetzt das Holz zur Verfügung, und zwar wurde an ein Bergwerk in Ölsa, welches dringend einen Kühlturm benötigte, der seinerzeit Herrn Vogler übergebene Kühlturm verkauft. Wir verlangten dafür Sicherstellung von 25 cbm Holz, welches der Obengenannte während der Demontage der russischen

Einheit zur Verfügung stellte, damit dieser Turm nicht zu Kistenzwecken verwendet wurde. Das Holz ist eingegangen. Mit dem Belegen der Decke ist begonnen worden.

10) Der Seite 103, Punkt 6 gegründete Planungsausschuß ist seit Monaten in Funktion getreten.

11) Zur Zeit bestehen im Betrieb folgende Kommissionen:

- a) Betriebsrat,
- b) Gewerkschaftsgruppenleitung,
- c) Sozialversicherungskommission,
- d) Lohn-Kommission,
- e) Planungsausschuß,
- f) Unfallschutz-Kommission,
- g) Küchen-Kommission,
- h) Jugendgruppe,
- i) Betriebsgruppe SED.

12) Seit 1. Juli 1948 erhält der Betrieb lt. Befehl 234 Gemeinschaftsverpflegung. Es wurde sich hierum seit 9 Monaten bemüht. Wir erhalten für 286 Belegschaftsmitglieder pro Tag eine Portion, d.h. sogenannte B.-Verpflegung zugeteilt. Die sogenannte A.-Verpflegung, welche die Kesselschmiede usw. erhalten müßten, erhalten wir noch nicht, jedoch werden wir bemüht sein, auch diese Zuteilung zu erhalten.

Es erhält damit pro Belegschaftsmitglied pro Portion:

150 gr. Kartoffeln, 100 gr. Brot, 30 gr. Nahrungsmittel,
100 gr. Gemüse, 5 gr. Kaffee.

13) Auf Grund der ungleichmäßigen Eingänge unserer Forderungen von Berlin entstand eine Sozialversicherungsschuld von RM 47000,-, d.h. rückwirkende Schuld bis einschl. Februar 1948. Ähnliche Schulden hatten wir bereits im November 1947 (siehe Seite 96, Punkt 1 u. Seite 102, Punkt 14). Nachdem die Sozialversicherung bei uns vorsprach sollten wir die Genehmigung erhalten, bis Dezember 1948 diese Schuld abzuzahlen. Einigen Belegschaftsmitgliedern aus dem Betrieb wurde dies bekannt und es gab bei Belegschaftsversammlungen Differenzen.

Die Schuld war deshalb offen geblieben, weil die begonnenen Investierungsarbeiten nicht unterbrochen werden konnten, und [durch] das Ausbleiben der Gelder von Berlin nun für genannte Investitionen das restliche Geld gebraucht wurde. Nach der Währungsreform war es notwendig, eine sofortige Klärung zu schaffen, und es wurden deshalb die Schulden bis einschl. Mai 1948 bezahlt. Dies bedeutet eine Finanzbelastung, welche kaum zu überbrücken scheint.

14) Am 24. Juni 1948 erfolgte die sogenannte Währungsreform. [Dokument 16]

Es war seit Wochen zu erkennen, daß in irgendeiner Form eine Umwertung des Geldes erfolgen wird, so daß von Seiten der Direktion versucht

wurde, soviel wie möglich Privatgelder herein zu bekommen, da diese Firmen wahrscheinlich nach der Währungsreform am wenigsten zahlungsfähig sein würden, und so die Forderungen an die Generalkasse von Berlin zu unseren Gunsten stiegen, da wahrscheinlich diese Kasse nach der Reform als erste Stelle wieder zahlen würde. Diese Taktik zeigte sich erfolgreich, denn bereits nach der Währungsreform trafen ca. RM 30000,— von den z.Zt. dort befindlichen RM 100000,— Forderungen ein, so daß Löhne und Gehälter gezahlt werden konnten. Anschließend auch die im vorherigen Punkt genannte Sozialversicherung. Die Bank jedoch war nicht so zahlungsfähig und wollte die Lohnzahlung nur von RM 10,— pro Kopf gewährleisten, was jedoch von Seiten des Betriebes unterbunden wurde. Durch ein von uns geleistetes Akkreditiv sowie die hier im Werk noch befindlichen Gelder gingen bei der Währungsreform ca. RM 10000,— verlustig. Die Währungsmethode war so unklar, daß sich die Widersprüche häuften und jetzt noch einiger arbeitsgerichtlicher Klärungen gegenüber Forderungen an Lohn an die Belegschaft bedarf. Es wurde von Seiten des Betriebsrates und der Betriebsleitung alles versucht, vor der Währungsreform eine Möglichkeit zu finden, die Löhne der Belegschaft zu sichern und es erschien ratsam, die rückständigen Löhne vorher noch zu zahlen, da die Währungsmethode unbekannt war, um nicht nachträglich Vorwürfe zu erhalten, daß die nicht gezahlten Löhne vielleicht in einem bestimmten Verhältnis aufgewertet werden, und die gezahlten Löhne als Barvermögen der Arbeiter gesichert bleiben. Einige Belegschaftsmitglieder verlangten ihren Lohn, einige lehnten ihn ab. Am 24.6. jedoch stand die Belegschaft geschlossen in einem Streikverhältnis für einige Stunden, welches dahinausging, daß die Firma unberechtigt Lohn gezahlt habe. Es wurde nachgewiesen, daß weder Vorauszahlung erfolgte noch einige Spekulationen im Hintergrund standen, daß sich lediglich die Verhältnisse im umgekehrten Verhältnis abwickelten als wir planten jedoch den Vorteil hatten, sofort nach der Reform wieder zahlen zu können, wie vorgenannt schon bemerkt, was bei anderen Firmen nicht der Fall war.

Mehrere Versammlungen unter Teilnahme des FDGB haben einigermaßen Ruhe in die Belegschaft gebracht, jedoch ist im Augenblick sehr viel Unzufriedenheit zu spüren. Wir glauben, daß sich die Unzufriedenheit nur durch die Reform im Betrieb bemerkbar macht, jedoch auf irgendwelchem politischen Ursprung wurzelt. Natürlich ist auch z.Zt. die Ernährung ein Hauptfaktor bei der Haltung der Belegschaft. Auf jeden Fall kann gesagt werden, daß das Unternehmen durch die Währungsreform stark durchrüttelt wurde und noch nicht über den größten Berg seiner finanziellen Schwierigkeiten hinweg ist. So wird z.B. für die nächste Lohn- u. Gehaltszahlung geangt, da eine Hauptforderung an die landeseigenen Betriebe nicht eingeht. Diese Betriebe haben Kontensperre.

15) Nach mehrmaligen Vorsprachen bei der Landesregierung und der Stadt Freital wegen Bezug von Baumaterialien für den Ausbau unseres

Werkes haben wir bis heute noch nichts erhalten, so daß alles sogenannt schwarz organisiert werden muß. Der Vorbau vor die Halle 3 jedoch ist noch in Frage gestellt. Das hierfür vorgesehene Geld ist bei der Währungsreform mit verloren gegangen.

16) Da die Fa. Schmiedel aus der ehemaligen Frauengarderobe ausziehen will, erhebt die MWF Anspruch auf dieses Gebäude. Wir werden dort unseren Kraftfahrbetrieb einbauen. Es stehen jetzt an Fahrzeugen zur Verfügung:

1 LKW Ford 3 t

1 Lieferwagen Essex (früher Personenwagen) $\frac{1}{2}$ t

1 zweiachsiger Anhänger

1 einachsiger Anhänger

1 Elektrokarren,

1 Personenwagen,

zu welchem die Schrotteile vor zwei Jahren gekauft wurden und jetzt seiner Vollendung entgegengeht. (Seite 95, Punkt 29).

17) Die enormen großen Schuttmassen, welche an der Straße des ehemaligen Pumpenhauses lagen, versperrten unsere Einfahrtstraße. Mehrerer freiwilliger Arbeitseinsatz wurde durch die Belegschaft unternommen, so daß eine neu aufgeschüttete Straße entstand, obwohl vorher der Direktion Vorwürfe gemacht wurden, diese Straße in dieser Art nicht zu bauen, da sich der dort im Augenblick befindliche Sumpf dadurch nicht beseitigen ließe. Demgegenüber bewährt sich jetzt die Straße gut und wird noch in dieser Art fertiggestellt.

18) Im Maschinenbau sind noch einige Holzbearbeitungsmaschinen in Arbeit, welche wahrscheinlich die letzten darstellen werden, auf Grund des Verbotes der Landesregierung. Damit entfällt dem Betrieb eine wertvolle Nebeneinnahmequelle.

Der Verkauf von Nutenfräsern und die Produktion hat sich sehr rentabilisiert, so daß jetzt eine Serie Phasen-Kronen-Fräser für die Holzbearbeitung fertiggestellt wurde. Wir hoffen, den Umsatz dieser Produktion auf RM 14000,— im Quartal zu steigern. Die dazu notwendigen Materialien sind noch immer Abfälle aus Geschossen.

19) Unsere Materialzuteilung erfolgt jetzt durch die Landesregierung, d.h. ein großer Teil von Material wie Kupfer, Sauerstoff, Azetylen, Messing usw. wird noch durch die Deutsche Reichsbahn für ihre Aufträge gestellt.

Privatauftraggeber müssen ihre Materialien selbst stellen.

In diesem Zusammenhang wird erwähnt, daß die Zentralgenossenschaft Sachsen 30 hier fertiggestellte Waggons als Spezialwagen umbauen lassen sollte, da die bisherigen Wagen nicht mehr zugelassen werden dürfen. Verhandlungen seit Nov. 1947 haben dahin geführt, daß die Waggone die ganzen Monate ohne Nutzen hier standen. Dasselbe wurde bei anderen Auftraggebern, welche ebenfalls ihre Waggone hier haben, erlaubt, so daß sich

jetzt ungefähr folgendes Bild herauskristallisiert: Offene Wagen werden umgebaut zu sogenannten Spezialwagen, verschlingen eine Menge Material und stellen dann einen G.-Wagen dar, evtl. mit Dachluken. Wagen dagegen können nicht ausgebaut werden, da Material fehlt und werden nur zur Hälfte ausgeschlagen, so daß sie als offene Wagen Verwendung finden müssen.

20) Die Landesregierung verlangt Meldung jeder Materialien, welche ein- oder ausgehen und sich hier befinden, und zwar monatlich. Obwohl uns immer wieder bestätigt wird, daß wir alles melden können, ohne der Gefahr entgegenzugehen irgendwelcher Beschlagnehmung, wird uns jedoch jetzt von dort mitgeteilt, daß wir gewisse Materialien, welche über ein Quartal hinausreichen, abgeben müssen. Dabei handelt es sich hier um Geschossmaterial, welches bestimmt einer anderen Industrie wenig nützt.

21) Der Ausbau der Wasserleitung im Werk macht enorme Schwierigkeiten, da sehr viele Bruchstellen in den Rohrleitungen, welche z.T. über 2 m tief in der Erde liegen, festgestellt wurden. Daraus erfolgte Wasserverlust von 20 cbm in einer Nacht.

Die Rohrbrüche sind entweder durch wandernde Erdmassen oder elektrische Ströme entstanden. Das Stilllegen ganzer Rohrstrecken und Neuverlegen unter ziemlichem Kostenaufwand, woran schon seit Monaten gearbeitet wird, muß bis Anfang Winter erledigt sein.

22) Es wurden zur Vergrößerung der Lok.-Reparatur noch weitere zwei Arbeitswagen gebaut. Zusätzlich sind 3 sogenannte Bahnmeister für Ablagezwecke in Arbeit.

Mit der Fertigung eines Bohrstandes für die Kesselschmiede ist begonnen worden.

23) Die restlichen Glühöfen in der Halle III b wurden abgerissen.

24) Die Betriebsgruppe SED fordert die Aufstellung einer Aktivisten-Gruppe und es erscheint ratsam, sogenannte Aktivisten zu stellen, da die Disziplinlosigkeit der Belegschaft durch mangelnde Pünktlichkeit in den Pausen und bei Feierabend soweit gegangen ist, daß der Einfluß der Vorgesetzten nicht allein mehr wirkend ist.

Auch diese hier genannte Disziplinlosigkeit dürfte in der Ernährung mitbegründet sein, wobei ein Kollege den anderen im aktiven Sinne mitreißt.

25) Zu der schon in Punkt 14 genannten Währungsreform werden jetzt die Anweisungen erteilt, zur Abwertung der Versicherungen, so daß wir einen ziemlich hohen Betrag an Versicherungsprämie nachzahlen müssen.

26) Im Kesselhaus wurde ein Fahrstuhl und eine Treppe eingebaut, wodurch die Möglichkeit besteht, Kohle in dem dort befindlichen Keller einzulagern. Der gesamte Keller, der voll Schuttmassen von abgebrochenem Ofenmaterial gefüllt lag, konnte auf diese Weise auch geräumt werden. Eine eingebaute Zwischenwand ermöglicht nun die Trennung zwischen dem Kesselhausanteil der Seifenfabrik Wehner und der MWF.

15. Juli–1. September 1948

1) Der uns seit langem von der Deutschen Reichsbahn zugestellte Vertrag ist jetzt unterzeichnet worden. S. Seite 112, Punkt 3.

Wir erhielten Besuch von der Deutschen Wirtschaftskommission, Generaldirektion Reichsbahn, Berlin. Uns wurde bestätigt, daß sich in unserem Werk ein enormer Aufbauwille bemerkbar macht und in Berlin höchste Anerkennung genießt.

Unser Betrieb scheint allerdings noch nicht genügend bekannt, da wir uns entgegen anderen Großbetrieben nicht mehr in die Presse stellen wollen als unbedingt notwendig.

2) Die Fa. Schulz, Freital erhielt von der Zentralkommandantur den Auftrag, die Materialien und Öfen auf dem FSI.-Gelände für andere Industrieunternehmen zu bergen. Es wurde nach Rücksprache mit dem Treuhänder, Herrn Kirberg und der genannten Firma sowie Herrn Vogler vereinbart, daß diese Firma dafür das Gelände einbrennen muß. Die geborgenen Materialien werden gesammelt. Der Gewinn läuft zu 50% in die Hände der Fa. Schulz und zu 50% zur FSI.

3) Im Zuge der Aufräumarbeiten soll an der Stelle des ehemaligen Pumpenhauses eine Aufschüttung vorgenommen werden, so daß dort im Frühjahr über den jetzt verstreut liegenden schweren Betonmassen ein Werksgarten errichtet werden kann. Das Bauamt Freital stimmte bereits zu. Stadtbaumeister Rothe lehnt sich dagegen, da dort evtl. ein Gebäude hingebaut werden könnte. Die Meinung erscheint uns sehr primitiv, da noch nicht vorauszusehen ist, wann dort überhaupt ein Gebäude gebaut werden kann.

4) Die Kohlenhändler von Freital sprachen vor, um in unserem Gelände einen Kohlenablageplatz einzurichten. Die Verhandlungen gehen dahin, daß nach Vorschlag von Herrn Vogler die Pforte mit benutzt werden kann als Büro und Aufenthaltsraum für die Wächter. Die Kohlenhändler werden versuchen, einen Teil Arbeitskräfte für die Aufräumarbeiten, soweit es ihr Platz erfordert, zu stellen.

5) Die hier im Werk liegenden Schrottmengen sollen vor einer russischen Wirtschaftskommission abgeführt werden.

Diese Angelegenheit wurde so geregelt, daß der reichsbahneigene Schrott erst dann zum Verladen kommt, wenn von Seiten der MWF festgestellt ist, daß sich kein Nutzmaterial mehr unter dem Schutt befindet. Die Fa. Hasche, Freital hat über das Eisenkontor den Auftrag erhalten, auch nur diesen Schrott abzuführen. Die verladenen Mengen werden mit der Reichsbahn verrechnet. Für die im Werksgelände befindlichen Schrottmengen, welche der FSI gehören, ist vorläufig das Interesse in dieser Weise genommen, da die Bergungskosten des Schrottes höher liegen als der Schrottwert. Auch hier wird nur die Menge abgeführt, welche nicht mehr

als Nutzmateriale anerkannt wird. Diese Materialien verrechnet die Fa. Hasche jedoch mit der FSI. zu einem allerdings sehr geringen Schrottpreis.

Die Schrottaktion wird so gesteuert, daß sie sich zugleich im Zuge der Aufräumarbeiten des Werkes eingliedern kann. Sie hat bereits begonnen.

6) Eine kleine Kolonne des Betriebes wurde beauftragt, unter Abgabe einer Prämie, Nutzmateriale aus dem gesprengten Gelände zu bergen, um die Reparatur von Lokomotiven weiterhin zu ermöglichen, da die Zuteilung von Materialien noch nicht eingesetzt hat.

Im gleichen Zug soll ein freiwilliger Arbeitseinsatz einer Ziegelbergungsaktion an einem freien Sonntag vorgenommen werden.

7) Der Ausstoß von Lokomotiven hat sich noch nicht gebessert. Es ist jedoch auf Grund dessen, daß zuviel angefangene Loks nicht fertiggestellt werden konnten, in dem kommenden $\frac{1}{2}$ Jahr ein erhöhter Ausstoß zu erwarten.

Man rechnet damit, daß sich dadurch der Gesamtumsatz des Werkes gegenüber dem Gesamtumsatz 1947 um 25% in diesem Jahr steigert.

Da die Reichsbahn bisher zu wenig Loks anlieferte, wird sich der Ausstoß in den nächsten Quartalen hauptsächlich auf Industrie-Lokomotiven erstrecken, obwohl dringendster Bedarf ist. Die Reichsbahn gibt zu, daß dies Verwaltungsstörungen sind; dabei ist bereits die Wirtschaftskommission und der Vizepräsident in Dresden unterrichtet worden und unsere Bemühungen um Zustellungen schon über ein $\frac{1}{4}$ Jahr dahingehend.

8) Die inzwischen fertiggestellte Kesselhausanlage ist soweit fertig, daß nun die Probeheizung sowie die Abnahme der Kesselanlagen erfolgen kann. Die Heizrohre werden in den kommenden Wochen, noch vor Einbruch des Winters, in die Halle verlegt.

9) Zu der uns zugewiesenen B.-Verpflegung erhalten wir jetzt noch 120 Portionen sogenannte A.-Verpflegung, welche für die Schwerstarbeiter des Betriebes vorgesehen ist. Ein Teil der Belegschaft wird sich diese Verpflegung austauschen mit solchen, die keine erhalten. Streitigkeiten durch gewisse Belegschaftsmitglieder ließen sich jedoch nicht ausschließen. Die Mittagskost ist als gut zu bezeichnen und auch reichlich.

10) Unser Unternehmen ist noch nicht in der Lage, defizitfrei zu arbeiten, so daß die Beschaffung der notwendigen Gelder enorme Schwierigkeiten bedeutet. Zusätzlich kommt noch hinzu, daß die offenen Rechnungen zu spärlich eingehen. Desgleichen fehlt uns die Auslastung der Differenzbeträge durch unseren Maschinenbau. Durch einen in der Waggon-Reparatur und der Kesselschmiede vorgegebenen Gutzeitenakkord wollen wir in die Lage kommen, einen größeren Ausstoß zu erzielen sowie durch Rationalisierung unserer Arbeitsplätze unseren Hilfskostenlohnsatz zu verringern, um damit produktiver zu werden. Aber auch dieses schließt nicht notwendige Investitionen aus, die immer wieder für den Ausbau des

Werkes die Hauptlast darstellen. So kostet z.B. die Lok unseres Rangierbetriebes einschl. Löhne täglich DM 104,—, unser Lastwagenbetrieb täglich DM 74,—, der Elektrokarren täglich DM 33,—.

11) Nach fast dreijähriger Bemühung erhielten wir nun erstmalig 1 t Zement von der Landesregierung zugeteilt. Diese Menge reicht nicht für die augenblickliche Winterfestmachung, geschweige für unsere vorgenommenen Bauvorhaben.

12) Die Disziplin unserer Belegschaft läßt noch viel zu wünschen übrig. Es sind immer wieder nur einige Belegschaftsmitglieder, welche konstante Arbeit leisten, und ein großer Teil ziemlich gleichgültig der Arbeit gegenübersteht. Mit letztgenannten Belegschaftsmitgliedern, welche überwiegend sind, können selbstverständlich die erhofften Ziele nicht so erreicht werden wie notwendig und dem Betrieb ist dadurch nur wenig Möglichkeit gegeben, Gelder frei zu machen für soziale Einrichtungen des Werkes.

13) Zum Rangieren der Lokomotiven in der neuerstellten Lok.-Reparatur Halle 3b sowie zu der Erweiterung unserer Kesselschmiede in dieser Halle wird jetzt eine Spillanlage aufgestellt.

14) Die unlängst gegründete Jugendgruppe zeigt sich in ihrer Tätigkeit aktiv, und es machen sich auch bereits einige günstige Anzeichen in der Arbeit bemerkbar, so daß mehr Augenmerk auf die Jugend gerichtet werden muß, um die Erfolge der gesteckten Ziele recht bald zu erreichen.

Die Jugendgruppe besichtigte bereits gemeinsam eine Gewerkschaftsausstellung in Dresden, veranstaltete eine größere Wanderung in die Sächs. Schweiz und übt jetzt an der Gestaltung eines Gesellschaftsabends.

15) Der von der Deutschen Wirtschaftskommission aufgestellte Zweijahresplan würde von unserem Betrieb noch einen anderen Aufschwung erwarten als sich durchführen läßt. Es müßte aus diesem Grund erst einmal geklärt werden, wer und welche Materialien uns in Zukunft angeliefert werden können. Desgleichen müßten wir die Möglichkeit haben, unseren Belegschaftsstand zu erweitern, wodurch jedoch ein Bedarf an Werkzeugen nicht ausbliebe und vorerst geregelt werden müßte.

Wir erhielten weder von der Deutschen Reichbahn noch von der Landesregierung eine Anweisung, inwiefern wir uns an die Planzahlen des Verkehrswesens eingliedern sollen, sondern nur von der Stadt Freital ein Formular, aus welchem die Umsatzwerte unserer Erzeugnisse erkennbar sind, sowie unsere Wünsche bezüglich der erforderlichen Produktion niederschreiben sollen. Diese Unterlage als Plan erscheint uns sehr gering und nicht ausreichend für eine so große Aufgabe, wie der Zweijahresplan eigentlich fordert. Der zugleich laufende Halbjahresplan dürfte sich bei uns durch die im Punkt 7 bezeichneten Ausstoßziffern der Lok.-Reparatur bereits kennzeichnen.

16) Die Dachrinnen der FSI.-Gebäude werden instandgesetzt.

Das Hallendach der Halle 3b, welches unter Aufwand größter Kosten hergerichtet war, wird bereits schon wieder durch einen Dachdecker bearbeitet.

17) Nun endlich wurde die längst fällige Schweißerprüfung vorgenommen. Die sehr schwierig zu beschaffenden Materialien 37–11 und die notwendigen Elektroden haben diese Angelegenheit sehr verzögert. Auch diese Schweißerprüfung wurde wieder abgebrochen, da es sich zeigte, daß die uns für diese Schweißerprüfung angegliederten Materialien anderer Analyse sind als zu erwarten war. Es ist praktisch nicht möglich, für eine Schweißung, welche heute an einem Fahrzeug gemacht wird, zu garantieren, da die entsprechenden Grundmaterialien nicht vorhanden und wenn, dann nicht mehr in der Analyse bereit sind. Die Schweißerprüfung wurde damit wieder bis zur Analysierung der Materialien verschoben.

1. September–1. Oktober 1948

1) Entsprechend dem Punkt 2 in der Zeit vom 15.7. – 1.9.1948 sollten entsprechend eines Vertrages die Materialien auf dem FSI.-Gelände von der Fa. Schulze geborgen werden, unter dem Vorbehalt, daß die Firma dafür das Gelände einebnet. Inzwischen jedoch ist eine Schrottaktion der SMA in derartig verstärktem Maße eingetreten, daß die Bergung der Materialien sehr darunter zu leiden hat und die Einebnung des Geländes nicht in der Form erfolgen kann, wie vorgesehen (siehe auch Punkt 5 in obiger Zeitspanne).

Am Platz sind mit der Bergung der Schrottmengen im Auftrage der SMA ca. 100 Mann beschäftigt.

Hier und da entstehen Differenzen über das Eigentumsrecht des Nutzmaterials. Ein Teil der Belegschaft ist sehr eifrig bemüht, Material zu bergen. Es ist jedoch unmöglich, all das gute Nutzmaterial aus dem Schrott zu gewinnen, da andererseits der Materialbestand im Werk so hoch wird, daß selbst bei einer Abführung dieser Materialien an andere Firmen die Bergungskosten nicht von der MWF übernommen werden konnten. Andere Firmen aber [haben] auch andererseits keine Genehmigung erhalten, in unserem Gelände Nutzmaterial zu gewinnen. Selbst der Eigentümer des Waggonschrottes, die Deutsche Reichsbahn, ist nicht in der Lage, alle Nutzmaterialien zu bergen, obwohl diese mit einer großen Belegschaft hier bei der Schrottaktion tätig ist. Es werden ca. 3000 t Schrott, welche abgeführt werden, geschätzt.

2) Mit dem Kohlenplatz für die Freitaler Kohlenhändler wird nichts.

3) Der fertiggestellte Kessel im Kesselhaus wurde von der Kesselspektion abgenommen und kann in Betrieb gesetzt werden.

4) An der Heizungsanlage wird in den Werkshallen noch gearbeitet, da die Arbeiten vor Einbruch des Winters beendet sein müssen.

5) In diesem Quartal ist ein erhöhter Ausstoß an Lokomotiven zu erwarten, da in den vergangenen Monaten sehr viel Vorarbeiten geleistet wurden. Es ist jetzt mit monatlich 3 Lokomotiven-Ausstoß bis Weihnachten zu rechnen.

6) In der Abteilung Waggonbau machen sich mehr und mehr Materialschwierigkeiten bemerkbar, da Ersatzteile, welche bisher aus dem Schrott gewonnen wurden, nicht mehr genügend zur Verfügung stehen. Es wird versucht, mögl. viel Privatunternehmen zu gewinnen, um von dort laufende Reparaturen zu erhalten. Entsprechende Verhandlungen diesbezüglich sind im Gange. So wird auf dieser Basis möglich sein, mit dem letzten wenigen Material noch wenigstens für eine längere Zeit die Produktion in dieser Abteilung aufrecht zu erhalten.

7) Die Finanzierung unseres Unternehmens wird immer komplizierter durch die erhöhte Steuerlast. Es ist zu erwarten, daß in diesem Jahr der Umsatz um DM 300000,— höher liegt als im Vorjahr, d.h. daß mit DM 1000000,— gerechnet werden kann.

8) Die technische Lage des Betriebes ist jetzt so, daß ein gewisser Fluß in den Arbeitsgängen vorhanden ist, jedoch muß dies noch so ausgebaut und rationalisiert werden, daß die Transportzeiten auf ein Minimum herabsinken. Die dafür benötigte 1500 kg Demagzugbahn, welche längs durch die Halle 3a gehen soll, wird dazu beitragen. Dieselbe ist jetzt bis auf die Hälfte der gesamten Strecke fertiggestellt.

9) Der Umzug der Klempner aus Halle 3a nach 3b wird das Aufarbeiten der Wasserkästen, Führerhäuser usw. unmittelbar an den Montageplätzen ermöglichen. Allerdings müssen noch die Arbeiten beendet werden für Schleuse und Wasser.

Außerdem sind eine Anzahl Transportwagen hierfür in Arbeit.

Der Bohrstand für die in diesem Zug geschaffene Kesselschmiede ist in Betrieb und bewährt sich vorzüglich.

10) Gewisse Einrichtungen zum Schneiden von Gewinde und zum Bohren maschineller Art der Feuerbüchsen sind angeschafft und bringen bedeutende Vorzüge und Erleichterungen.

11) In einzelnen Abteilungen konnte bereits der Akkord eingeführt werden.

12) Die Produktion läuft jetzt in der Form, daß es eine leichte Aufgabe sein wird, in diesem Betrieb zur gegebenen Zeit, nach Lösung der Materialschwierigkeiten, den Neubau von Rangierloks oder Feldbahnloks vorzunehmen. Es sind allerdings hierfür noch eine gute Anzahl Maschinen notwendig, welche jedoch nach und nach beschafft werden können. So wird uns von Chemnitz im Tauschverfahren ein größerer Kompressor angeliefert werden, so daß wir dann 3 Kompressoren besitzen.

13) Der von uns gebaute 25 t Kran bewährt sich vorzüglich.

- 14) Die aufgebaute Spillanlage ist fertiggestellt.
- 15) Innerhalb der Belegschaft ist ein außerordentlich guter Spezialistenkreis entstanden in den Abteilungen Waggon- und Lok.-Reparatur sowie Kesselschmiede.
- 16) Der Maschinenbau ist vollkommen eingestellt, dagegen ist die Holzfräserfabrikation um das Doppelte gestiegen, so daß im III. Quartal 1948 DM 13 000,– Umsatz an Fräsern erzielt wurde.
Geliefert werden Nuten, Phasen- und Profilfräser in Kronenform.
- 17) Eine Brausebadanlage soll noch in diesem Jahr aus alten Gasbehältern von D.-Zugwagen und hier im Schrott lagernden Materialien für die Belegschaft erstellt werden.
- 18) Der Belegschaftsstand ist jetzt 300 Mann.
- 19) Zusammenfassend kann gesagt werden, daß unter den außerordentlich schwierigen Verhältnissen und dem ausgesprochenen Aufbauwillen einiger guter Belegschaftsmitglieder Wertvolles geschaffen wurde und unser Unternehmen zu einem Schlüsselbetrieb der Wirtschaft geworden ist, deren sich die Regierung sowie die Stadt Freital noch nicht bewußt ist. Es wurde von jeher versucht, nicht durch Reklame die Aufmerksamkeit auf unseren Betrieb zu lenken, sondern nur durch die Kritik an der Qualität unserer Arbeit, die Fachwelt an uns zu ziehen. Es ist auch bis heute noch kein Fall bekannt, wo uns Qualitätsminderungen in der Arbeit nachgewiesen werden konnte. Dies dürfte wahrscheinlich das Fundament überhaupt für alles Gelingen bisher bedeutet haben.
Durch eine kurze Besprechung mit den Vorgesetzten des Betriebes wurde auch jetzt die Disziplin im Betrieb bedeutend verbessert.
Es ist zu wünschen, daß dieser Stand nun endgültig so bleibt.
- 20) Durch Prämien teils durch Bergwerksaufträge, welche als Füllarbeit in der Abteilung Bearbeitungswerkstatt gefertigt wurden, wird hier und da der Belegschaft wenigstens in geringem Maße die Möglichkeit gegeben, Textilien oder ähnliches zu erhalten.
- 21) Nach Ausscheiden des alten Betriebsrates und Neuwahl als Betriebs-Gewerkschaftsleitung sprachen die Vertreter der Gewerkschaftsgruppe beim Amt für landeseigene Betriebe vor und erbaten nun endgültig die Übernahme ins Volkseigentum. Einige Tage später unterzeichnete Herr Vogler im Beisein der oben Genannten das Protokoll zur Übernahme ins Volkseigentum. Aus dem Protokoll ist zu ersehen, daß ca. 24 000,– DM, welche seinerzeit die Grundlage des Unternehmens bildeten, der Belegschaft in ihre Belegschaftskasse zur Verfügung gestellt werden sollen. Herr Vogler geht dabei, da er das Betriebsvermögen nur treuhänderisch verwaltete, ohne Entschädigung aus.
- 22) Die Belegschaft will am 16. November 1948 im Beisein der Landesregierung und des FDGB eine Übernahmefeier veranstalten. Hierbei sollen Sachprämien zur Verteilung kommen.

Den Abend will die Jugendgruppe durch Theaterveranstaltungen ausfüllen.

Es ist noch nicht zu übersehen, welcher Sparte Volkseigen der Betrieb nun eingliedert wird, da eine Mitteilung besagt:

Der Betrieb Mechanische Werkstätten Freital wurde von der Vereinigung der volkseigenen Betriebe [VEB] übernommen und wenige Tage später eine Mitteilung desselben Amtes uns in die Verwaltung der Deutschen Wirtschaftskommission LOWA, Berlin eingliedert.

Herr Vogler nahm die Streichung im Handelsregister des Betriebes unter seinem Namen vor, entsprechend einer Anweisung des Amtes volkseigener Betriebe und erhält wenige Tage später von gleicher Stelle Vorwürfe, weshalb dies getan wurde, da dies Angelegenheit genannter Dienststelle sei.

In der Personalbesetzung änderte sich nichts. Herr Vogler führt das Werk weiter als Direktor. Durch eine Abschluß- und Eröffnungsbilanz am 1. Oktober 1948 wird die Grundlage des Werkes bezeichnet werden.