

9

Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe: Oktober 2013



Auf den Gleisen, auf den Straßen und in der Luft

Zur Geschichte des Frankfurter Karosserie- und Eisenbahn-Fahrzeuge-Werkes (FKF)

Unter den einstigen und noch heute im Gallusviertel existierenden Frankfurter Karosseriefabriken Berger Karosserie- und Fahrzeugbau, Dörr & Schreck, Andreas Höpfl Karosseriebau, Carl Friedrich Hofwagenbau, Hoyler & Graupner sowie Georg Kruck Hofwagenbau, steht die ehemalige FKF bezogen auf die Größe und auf die Zeitdauer der Firmenexistenz an erster Stelle. Im Herbst des Jahres 1911 gründete der „technisch gebildete Kaufmann“ Friedrich Schmitt mit einem Kompagnon die „Carosserie- und Luxus-Wagen Werke GmbH“ in Frankfurt am Main, die nach Kundenwünschen Aufbauten anfertigte. Zu dieser Zeit war es üblich, dass Fahrzeughersteller nur das motorisierte Chassis inklusive der Motorabdeckung anboten, und der Käufer nun einen Karossier beauftragte, dieses mit einem Cabrio- oder Limousinenaufbau zu komplettieren. Mit anfänglich 40, ein Jahr später schon mit über 80 Mitarbeitern erlebte das junge Unternehmen einen raschen Aufstieg, der aber schon bald durch die Annullierung von Auslandsaufträgen aufgrund des Balkankrieges gebremst wurde. Eine weitere Enttäuschung traf Friedrich Schmitt, als er feststellen musste, dass sein Kompagnon hinter seinem Rücken die Werkshallen inzwischen für eine höhere Miete an eine andere Firma vergeben hatte. Schmitt trennte sich von seinem „Partner“ und verlegte das Unternehmen mit dem neuen Partner Johann Schnubel als „Frankfurter Karosseriewerke“ in die Rebstöcker Straße 57 - 59, Ecke Mainzer Landstraße, wobei das Areal im Rücken von der auf einem Damm verlaufenden Taunusbahn begrenzt wurde.



Friedrich und Fritz Schmitt vor einem Omnibus, im Hintergrund Zeichnung des FKF Werkes, Ansicht vom Bahndamm aus, um 1950, Foto Walter Zuerl

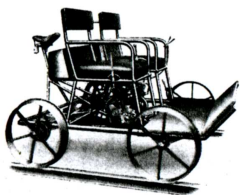
Auf der Londoner Olympiaschau vom November 1913, der damals größten europäischen Automobil- ausstellung, konnte Schmitt mit der Präsentation eines ansprechend gezeichneten Pkw-Modell reü- sieren.

In dieser Aufbruchsstimmung entstand das noch heute stehende, repräsentative Stahlbeton- Verwaltungsgebäude mit einem im rechten Winkel angrenzenden zweistöckigen Montagebereich. Die zur Rebstöcker Straße hin gelegene Frontpartie, damals architektonisch im neoklassizistischen Stil für Industriebauten entworfen, wurde im Dachgeschoss von einem Betonbogen gekrönt, in dem einst der Schriftzug „Eisenbahn Fahrzeugfabrik“ erhaben herausragte. In den späten 30er Jahren wurde der neuen Firmierung entsprechend der Schriftzug „F.K.F. Werke Schmitt & Co.“ angebracht. Allerdings unterbrach der Erste Weltkrieg die geplante Serienfertigung des in London präsentierten Karosseriemodells. Im Rahmen der Kriegsmaßnahmen musste das Unternehmen jetzt eingezogene Privatfahrzeuge für Kriegszwecke umrüsten, Aufbauten für Sanitätswagen und diverses Pioniergerät herstellen. Auch die Reparatur von Militärfahrzeugen und von Militär-Flugzeugen kam hinzu. Nach dem Kriegsende befasste sich das Unternehmen wieder mit der Herstellung von Pkw- Karosserien. Diese Beschäftigung lastete jedoch die Produktionskapazität der Karosseriefabrik nicht mehr aus, da durch die Verarmung der Bevölkerung die Aufträge ausblieben und die Automobilher- steller vermehrt die Karosserien in eigener Regie herstellten. Dem Weiterbestehen der seit 1920 in „Frankfurter Karosserie- und Eisenbahn-Fahrzeuge-Werk GmbH“ (abgekürzt FKF) und schon 1921 in „Frankfurter Carosseriewerke GmbH“ umbenannten Firma kam jetzt zugute, dass Friedrich Schmitt Aufträge der Eisenbahnverwaltung gewinnen und durch den Bau von Eisenbahnfahrrädern, Motor- draisinen sowie der Reparatur von Güterwaggons den Bestand des Werkes und die Arbeitsplätze sichern konnte. Auch Aufträge der Frankfurter Straßenbahngesellschaft gingen an das Werk im Gal- lusviertel. Die FKF baute ältere, offene Straßenbahnwagen zu geschlossenen Fahrzeugen um. Und Mitte der 20er Jahre gelang es Friedrich Schmitt, das fachliche Können der FKF-Konstrukteure im Bereich des Karosseriebaus wieder aufleben zu lassen. Die FKF setzte zunächst Reisebus-Karosserien auf Büssing-Lkw-Fahrgestelle; bis nach dem Krieg sollen sich diese Omnibusse bewährt haben.

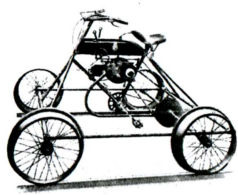
Zeit ist Geld!

Mehr denn je beherrscht heute dieses Sprichwort die ganze Welt und ist die Triebfeder für Erfin- dungen, Verbesserungen und fast alle Neuheiten, be- sonders auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

früher der Bahnmeister eine Draisine mit Fußbetrieb benutzte und meistens seine größte Kraft und Auf- merksamkeit der Fortbewegung dieses Fahrzeuges widmen mußte, liefern wir ihm heute unser motori-



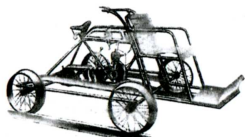
Modell 215. Zweifelhäufige Bahnmeister-Motor-Draisine mit evtl. dritten Sattelnetz.



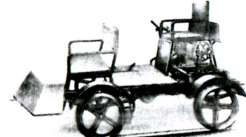
Modell 214. Motorisiertes Bahnmeisterfahrrad.

Nachdem Motordraisinen und Motorwagen in mittle- ren und größeren Dimensionen bereits seit längerer Zeit bekannt und beschrieben sind, hat sich unsere Firma in den letzten Jahren speziell dem Gebiete der Motorisierung kleinerer Fahrzeuge gewidmet, indem

siertes Bahnmeisterfahrrad Modell 214. Zum Mit- nehmen einer weiteren Person eignet sich neben Modell 216, an welchem der Vordersitz nach Be- lieben angehängt werden kann, besonders auch unsere allgemein beliebte Bahnmeister - Motor - Draisine



Modell 216. Inspektions-Schienen-Motorrad.



Modell 62. Inspektions-Motor-Draisine für 2-4 Personen.

wir uns zur Aufgabe stellten, das am meisten be- nötigte Fahrzeug, und zwar das Bahnmeisterfahrrad, mit Explosionsmotor zu versehen und daran an- schließend einige Typen für Inspektionszwecke mit zwei und mehr Sitzplätzen. Unter Berücksichtigung eines möglichst leichten Gewichts werden neben besten Materialien nur erstklassige Motore für diese Zwecke verwendet, und zwar die Fabrikate D. K. W., N. S. U. und Jap; außerdem laufen sämtliche rotieren- den Teile auf Kugeln, so daß ein in jeder Beziehung brauchbares und allen Anforderungen bestens an- gepaßtes Fahrzeug geliefert werden kann. Während

Mod. 215, welche außerdem mit einem dritten Notsitz ausgestattet werden kann.

Das für 4-6 Personen am meisten begehrte Fahr- zeug, unser Modell 62, erfreut sich bei der Reichs- bahn besonderer Beliebtheit. Die technischen und materiellen Konstruktionen dieser Draisinen stehen vollständig auf der Höhe der Zeit; es haben z. B. ver- schiedene Bahnmeistereien mit diesem Modell jährlich schon bis zu 30 000 km ohne nennenswerte Reparaturen zurückgelegt.

Sämtliche Fahrzeuge können für jede Spur prompt geliefert werden.

Aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Grün- den richtete das Unternehmen 1926/27 die „Ge- sellschaft für Kraftwagenbau mbH“ ein. Wichti- ger war jedoch der Umstand, dass Schmitt Ende der 20er Jahre noch die Werksanlagen der durch die Wirtschaftskrise in Schwierigkeiten gerate- nen fremden Betriebe auf dem Gelände zwis- chen der Rebstöcker Straße und dem Bahn- damm übernehmen konnte, darunter eine Sau- erstoff-Fabrik und einen Hersteller von Abfüll- maschinen. Zur wenn auch geringen Auslastung und damit zum Überleben des Werkes in dieser extrem schwierigen Krisenzeit konnte Schmitt für seine auf 20 bis 40 Arbeiter geschrumpfte Mann- schaft einen spektakulären Auftrag des Dornier- Flugzeugbaus an Land ziehen, nachdem die alli- erten Restriktionen bezüglich des Flugzeugbaus im Deutschen Reich gefallen waren: Für einen Teil der Dornier-Riesenflugboote fertigte die FKF in Niettechnik die Aluminium-Tragflächen an.

FKF-Werbung für Draisinen, 1926

Frankfurter Karosserie- u. Eisenbahn-Fahrzeuge-Werk G.m. b.H.
Frankfurt a. Main

Man verlange unseren Hauptkatalog und Prospekte der letzten Neuheiten

Insbesondere die Akquisition der Sauerstofffabrik erwies sich mit dem Aufschwung der Wirtschaft durch das NS-Regimes als ein Glücksgriff. Die FKF konnte damit eine Autogen-Schweißerei einrichten, so dass die nun wieder in größeren Stückzahlen gefertigten Omnibus-Karosserien auf Büssing-, Magirus- und MAN-Niederrahmen-Fahrgestellen in moderner Ganzstahl-Bautechnik ausgeführt werden konnten.



Aufbau auf 80 PS-MAN D 1, 1937



Aufbau auf 95 PS-Henschel HS 40 S 3N, 1938

Die jetzt nationalsozialistisch handelnde Frankfurter Handelskammer stellte Mitte 1933 fest, dass die zwei Gesellschafter je zur Hälfte die Geschäftsanteile von RM 61.000 halten und dass sie eine eidesstattliche Erklärung abgegeben hätten, dass sie beide auf „aus deutschstämmigen Familien“ verweisen könnten. Und im Sommer 1935, als die offene Aufrüstungspolitik mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht begann, wies die Handelskammer die Rhein-Mainische Auftragsstelle darauf hin, dass die FKF „als Herstellungsunternehmen für Holzpackgefäße, Geschoss- und Kartuschkörbe, einschließlich von Metalleinsätzen und Buchenholzleisten“ in Frage kommen könne. Weiter heißt es, „die Firma verfügt über eine Einrichtung, die es ihr ermöglicht, obige Artikel mit Leichtigkeit herzustellen.“ Im September 1937 würdigte die Handelskammer das Unternehmen mit der Aussage: „Das Unternehmen ist in der Lage, übernommene behördliche Aufträge vorschriftsmäßig, pünktlich und in vollem Umfang auszuführen.“ Im gleichen Jahr wird der „F.K.F.-Apparatebau für Abfüllmaschinen und Automaten“ als eine Abteilung der FKF im Handelsregister neu eingetragen.

Als im Sommer 1938 ein NS-Gesetz verfügte, dass der Name des Eigentümers in der Firmenbezeichnung zu erscheinen habe, um unter Umständen ein jüdisches Unternehmen damit zu offenbaren, nahm die FKF am 11. Juni 1938 den Firmennamen „F.K.F. Werke Friedrich Schmitt & Co.“ an. Die FKF-Werke mit einem Exportanteil von 10,2 Prozent galten nun als ein „deutsches Unternehmen“, das Staatsaufträge annehmen durfte. Eine Abteilung des Unternehmens bildete die FKF Apparatebau für die Fertigung von Abfüllmaschinen. Der Umfang des Firmengeländes betrug zu dieser Zeit 9500 qm, wovon 7000 qm auf die Betriebsteile, 2000 qm auf überdeckte Lagerräume und der Rest auf freie Plätze entfielen.

Im Juli 1941 gliederten Friedrich Schmitt und die neue Kommanditistin Margarete Schnubel den Omnibusbau als handwerklichen Nebenbetrieb „Karosseriebau“ aus, in dem eine „Gefolgschaft“ von 10 kaufmännischen Angestellten, 140 Arbeitern und 34 Lehrlingen tätig war. Der Hauptbereich der FKF umfasste mit nur 100 Mitarbeitern die Bereiche Motordraisinen, Automatenabfüllmaschinen und Sauerstoff-Fabrikation. Während der traditionelle Karosseriebau auf einen Umsatz von 1,2 Millionen kam, erreichten die drei anderen Tätigkeitsbereiche einen Umsatz von 0,6 Millionen RM. Aus Geheimhaltungsgründen schweigt die Frankfurter Handelskammer in dieser Feststellung allerdings über den Anteil der Rüstungsproduktion des »als wehrwirtschaftlich wichtig anerkannten« Werkes.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach die jetzt auf modernsten Stand gebrachte Fertigung der Omnibusaufbauten mit den für die FKF markanten, in einer leichten Wölbung nach oben auslaufenden Seitenscheiben. 1943 trat der Sohn des Gründers, Dipl.-Ing. Fritz Schmitt, als technischer Leiter in das

Unternehmen ein, was ihn vor der Einberufung zur Wehrmacht befreite. Sanitätsschlitten, Anhänger und Motordraisinen für die Wehrmacht verließen von nun an in großen Stückzahlen das Werk.



Aufbau auf 125 PS-Magirus O 145, 1939

Der weitere Werdegang der FKF wird in der nachfolgenden Ausgabe beschrieben.

Wolfgang H. Gebhardt

Textquellen:

Unterlagen der Frankfurter Industrie- und Handelskammer, archiviert im Hessischen Wirtschaftsarchiv Darmstadt

Der Bus, München 1949 – 1957

Das Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1926, S 419

Das Nutzfahrzeug, München 1949, S 206 ff

Omnibus-Revue, München 1940 - 1955

Veranstaltungshinweis:

Samstag, 2. November 2013 15 Uhr im Begegnungszentrum Gallus, Frankenallee 206

A W O Erzählcafé: Arbeiten bei Bunte & Remmler in den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts

Die 1880 in Frankfurt gegründete Petroleumlampenfabrik produzierte bis 1972 im Gallusviertel elektrische Leuchten, so war z. B. das Unternehmen in den 20er und 30er Jahren einer der wenigen Produzenten von „Bauhausleuchten“ und damit einer der Pioniere der modernen deutschen Industrie- und Designkultur.

Moderation Thomas Sock - Eintritt frei

Termin:

Der nächste „Offener Treff“ der Geschichtswerkstatt Gallus im Quartierspavillon Quäkerwiese, Frankenallee 166, am 30. Oktober, findet wie die folgenden des Winterhalbjahres, von 16 bis 18 Uhr statt.

Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.

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

Leseranfragen: Email – r.ullrich46@googlemail.com

Email – juergenemrich@msn.com

Der Druck des „INFOS“ wird vom Caritas Quartiersmanagement „Soziale Stadt Gallus“, vom „Gewerbeverein Gallus“ und von der Druckerei „bueroundCopy.de“ unterstützt.



**Geschichtswerkstatt
Gallus**