Aufbaujahre in Münster

Münster war völlig zerstört, man konnte von einem Ende zum anderen sehen, überall Trümmer und dazwischen zusammengeschusterte Behausungen.

Auch meine Lehrfirma »Karl Göring« (hat nichts mit DEM Göring zu tun) lag mitten in den Trümmern. Mein Lehrherr war Obermeister der Kfz-Innung, war aus irgend einem Grund bald nach Kriegsende wieder zuhause, hatte zwei Garagen als Werkstatt frei gelegt und betreute und reparierte einige wenige zivile Fahrzeuge.

Wichtig waren die Wagen des Nonnenklosters nebenan, denn als Gegenleistung für die Mühen, ihre Autos ohne Ersatzteile am Laufen zu halten bekamen wir bei den »Nönnekens« täglich ein Mittagessen.

Wir, das waren außer meinem Chef noch ein Meister und zwei Gesellen und ich merkte bald: »Lehrjahre sind keine Herrenjahre«.

Ich musste nicht nur die dreckigsten Arbeiten machen, sondern auch mit den mir anvertrauten Lebensmittelmarken ein optimales Frühstück besorgen, mit der Raucherkarte Nummer 12, Abschnitt C so viel wie möglich zum Qualmen organisieren und überhaupt für Sonderaufgaben da sein.

Zwischendurch lernte ich auch etwas über Autos, meist abends beim Händewaschen.

Auch das war meine Aufgabe:

Ein dickes Stück Rundeisen rechtzeitig ins verglimmende Schmie-

defeuer legen, einen Eimer Wasser auf einem Schemel in der Werkstattdecke bereit stellen.

Zum Feierabend das Wasser mit dem heißen Rundeisen für den Meister auf die richtige Temperatur bringen, (ordentlich heiß aber nicht zum Pfoten verbrennen), dann für die Gesellen etwas nachwärmen und zum Schluss durfte dann ich in der Dreckbrühe meine Pfoten waschen.

Der Vorteil war, dass schon viel Seife im Wasser war und das sparte viel von der eigenen immer knappen Schwimmseife.

Nach ein paar Wochen hatte ich schwarze Hände die selbst nicht mit P3, einem scharfen Reinigungsmittel für Milchkannten, sauber zu bekommen waren.

Aber ich lernte, damit fertig zu werden, alles zu organisieren, mich geschickt anzustellen und bald war ich anerkannter und gelegentlich auch gelobter »Stift«.

Und als dann nach etwa einem Jahr ein neuer Lehrling kam, na ja, dann war der an der Reihe, da war ich schon Lehrling im zweiten Lehrjahr und stand eine Stufe über ihm.

Bei Göring lernte ich nicht nur Autos zu reparieren sondern auch schmieden, Drehen, Fräsen und überhaupt alle Arten von Metallbearbeitungen.

Ersatzteile waren knapp und manchmal gar nicht erhältlich.

Oft mussten wir uns behelfen, Teile anfertigen, umbauen oder etwas Besonderes einfallen lassen um die Wagen wieder zum Laufen zu bringen.

Manchmal mit recht abenteuerlichen Konstruktionen und durch den TÜV, den es damals noch nicht gab, wären sie garantiert nicht gekommen.

Dann bekamen wir von den Amis ausgediente Lastkraftwagen – Buick, Chevrolet, MAC – die fast alle weniger als 1000 Kilometer gefahren waren.

Soweit die Wagen Kriegsschäden hatten reparierten wir das, einige wurden als Ersatzteillager ausgeschlachtet und ich lernte dabei, mit Zollmaßen, fremden Gewinden und englischen Teilen und Bezeichnungen umzugehen.

Allgemein ging es aufwärts, die Trümmer um uns verschwanden nach und nach, die Werkstatt wurde vergrößert, aus den Trümmern wurden Eisenträger gezogen und gerichtet, allenthalben wurden Steine geklopft, d.h. vom Mörtel befreit und wieder verwendet.

Ich lernte nebenher mauern, Wände hochziehen, Decken verschalen, Schlackenbeton anmischen und verarbeiten, Kabel verlegen, Lampen montieren, Wasserleitungen verlegen und Hofflächen betonieren.

Dabei entwickelte ich meinen »Rechten-Winkel-Blick« und wurde immer wieder herangezogen wenn es darum ging, ob etwas gerade und im Rechten Winkel war, ob eine Fläche plan war oder einen Buckel hatte und bald hieß es immer wieder: »Frag den Schlüter«.

Nebenher lernte ich Autofahren, durfte gelegentlich auch mal einen unserer Ami-Lastwagen fahren, Motorradfahren durfte ich sowieso und dann machte ich natürlich mit 18 Jahren alle damals möglichen Führerscheine aller Klassen.

Mein Beruf machte mir einfach Spaß und noch vor der offiziellen Beendigung meiner Lehrzeit machte ich im September 1949 meine Gesellenprüfung.

Die ganze Zeit lebte ich bei meiner Mutter, die inzwischen eine Beamtenstelle bei der Stadtverwaltung Münster hatte und ins Geist-Viertel in eine richtige Wohnung umgezogen war.

Da hatte ich dann auch mein eigenes Zimmer.

Die Versorgungslage besserte sich allgemein, im Juni 1948 wurde mit der Währungsreform die Deutsche Mark eingeführt, die Lebensmittelmarken und Zuteilungen hatten ein Ende und bald gab es so gut wie alles wieder zu kaufen. Sofern man dazu das Geld hatte.

Die erste große Liebe kam und verging wieder mit viel Herzschmerz, ich war eifriger Tänzer in einem Volkstanzkreis geworden und in der Nähe von Handorf bauten wir uns aus einer Wellblechhütte ein viel genutztes Wochenenddomizil auf.

Im Dortmund-Ems-Kanal und an der Wese wurde gebadet und ich knatterte mit einer »RT-125«, einem von mir zusammengebauten und grellrot lackierten Motorrad, begeistert im Gelände herum.

Bei meiner ehemaligen Lehrstelle war ich jetzt angesehener Autoschlosser-Geselle, hatte mein eigenes, damals nicht schlechtes (1,05 DM/Std.) Einkommen und wohnte nicht mehr bei Mutti sondern möbliert gleich bei meiner Arbeitsstelle um die Ecke. Wir bauten die Werkstatt weiter aus, bekamen eine Tankstelle dazu und bekamen die Vertretung für Gutbrod PKW und Lieferwagen, Vespa Motorroller und Hoffmann-Motorräder.

Ein »Gutbrod-Superior«, ein recht schnittiges und nach damaligen Verhältnissen modernes, zweisitziges Coupé mit einem Dreizylinder-Zweitaktmotor mit Benzineinspritzung wurde für die Teilnahme an Straßenrennen umgebaut. An vielen Wochenenden waren mein Chef als Pilot und ich als Beifahrer und Monteur damit unterwegs und kämpften um irgendwelche Lorbeeren.

Als Bordmechaniker war »Bremstrommeln und Bremsbacken wechseln« meine Spezialität, das hatte ich immer und immer wieder geübt, darin war ich nicht zu schlagen.

Damals hatten die Autos noch normale Backenbremsen die für brutales Dauerbremsen nicht ausgelegt waren, schnell heiß wurden und, im Gegensatz zu heutigen Rennwagenbremsen, dann immer schlechter wirkten.

Wenn das Bremspedal fast bis zum Boden ging und mein Boss Zeit herausgefahren hatte, stoppten wir vor der Zeitkontrolle.

Ich dann mit allem Werkzeug und den vorbereiteten Teilen raus aus dem Wagen, Schnellwagenheber drunter, Wagen aufbocken, mein Chef saß im Wagen und trat auf die Bremse.

Radmuttern lösen und abschrauben,

»Chef, Bremse los!«,

Rad runter, Bremstrommel runter, Excenter rückstellen, Federn aushängen, Bremsbacken weg, neue Backen drauf, Federn ein-

hängen, neue Bremstrommel drauf, Rad drauf, Radmuttern drauf,
»Chef, Bremse treten und pumpen!«,
Radmuttern festziehen,
»Chef, Bremse los!«,
hinter das Rad greifen, Bremsbacke 1 mit Excenter nachstellen
bis Rad sich nicht mehr dreht, Excenter etwas lösen bis Rad wie-
der frei läuft, gleiche Prozedur mit Bremsbacke 2, Wagen runter
vom Heber.

Rüber auf die andere Seite, das Ganze noch mal, aller guten
Dinge sind zwei. Wenn alles gut lief, schaffte ich beide Seiten
in vier Minuten.

Nur einmal handelten wir uns Strafpunkte ein:

Die Bremstrommel war noch nicht drauf, da tritt mein Chef auf
die Bremse und flutsch sind beide Kolben des Bremszylinders
raus und im Dreck.

Also Manschetten und Kolben absolut sauber wischen und wie-
der einsetzen, Bremsöl nachfüllen, Bremse entlüften.

Das kostete Zeit und außerdem zog die Bremse noch lange da-
nach ungeheuer einseitig weil die Ärgerseite noch verölt war.

Nach drei Gesellenjahren bei meinem Lehrherren wollte ich mal
raus in die Ferne.

In Frankfurt am Main wurde eine Stelle beim Autohaus Ge-
org von Opel in der Fremdwagenabteilung mit einem Anfangs-
Stundensatz von 1,24 DM angeboten.

Das und die Großstadt Frankfurt lockten.

Erst später merkte ich, dass der so verlockende Mehrverdienst
vom teuren Pflaster Frankfurt wieder aufgefressen wurde.

Also sagte ich Ende März 1952 in Münster ade und kaufte noch
auf Abstottern per Wechsel bei Göring eine »Hoffman 250«, ein
todschickes, der fünfhunderter BMW nachempfundenes Motor-
rad mit Boxermotor, Hinterradschwinge und Kardantrieb.

Stolz führte ich das Prachtstück beim Volkstanzkreis vor, wurde
ausgiebig beneidet, setzte meine Lederkappe auf, schwang mich

in den Sattel, winkte gönnerhaft und wollte mit einem rasanten Start von dannen ziehen.

Zu rasant.

Die Maschine ging vorne hoch, kippte zur Seite und bums, lag ich auf der Straße ...

Ein saublöder Abschied von meinen Freunden, speziell von den Damen.