

Großstadt Frankfurt

Meine schicke »Hoffmann 250« brachte mir kein rechtes Glück. Ich fuhr mit ihr, voll bepackt mit meinem wichtigsten Gepäck, von Münster nach Frankfurt.

Kurz vor meinem Ziel, dem Kolpinghaus in der Seilerstraße, legt mich ein aus einer Seitenstraße kommender PKW um.

Motorrad schlimm verbogen, Gepäck weitgehend ruiniert und ich blaue Flecken, Abschürfungen, leichte Gehirnerschütterung.

Ergebnis:

Bettruhe im Kolpinghaus, verspäteter Arbeitsantritt bei Opel, motorisierter Untersatz zur Reparatur in der Werkstatt.

Der Unfallgegner war zwar haftpflichtig, hatte aber die Versicherungsprämie nicht bezahlt, die Versicherung wollte nicht zahlen, ich musste klagen und das dauerte fast zwei Jahre.

Dann bekam ich den Schaden voll ersetzt, inklusive Zinsen.

Zuerst einmal war ich aber pleite, meine Wechsel für das Motorrad kamen, ich brachte meine Fotoausrüstung ins Pfandhaus und jobbte samstags beim Tanzabend im Kolpinghaus als Kellner.

Als Jüngster bekam ich die Empore:

Von der Theke quer durch den Saal, hinten in einer Ecke die Treppe hoch nach oben, dort dann eventuell rund um den Saal in die hinterste Ecke.

Dorthin verdrückten sich vorwiegend die Pärchen zum Knutschen und hatten wenig Sinn für meine Fragen, ob sie noch einen Wunsch hätten.

Hatten sie:

Sie wollten nichts trinken und allein gelassen werden.

Und wenn ich nicht aufpasste waren sie nicht selten ohne zu zahlen verschwunden.

Ein älterer Kellner gab mir den Rat, erst einmal auf der Empore weiß einzudecken, Weingläser auf die Tische zu stellen und nur die Weinkarte auszulegen, so als ob es oben nur Wein gäbe.

Das klappte prima, die ersten Runden waren weniger zu schleppen und Wein brachte auch mehr Umsatz.

Bis irgend jemand lauthals Bier und was Gescheites zu trinken verlangte.

Inzwischen hatte ich auch den anderen Obern abgeschaut, wie man schon zu lange stehendem Bier wieder ein frisches Aussehen verpasst und so wurden meine Abende als Ober etwas lukrativer.

Beim Autohaus Georg von Opel kam ich in die Fremdwagenabteilung.

In die Gruppe für die Reparatur automatischer Getriebe.

Unglaublich, wie lasch es da zuing, das kannte ich so nicht.

Wir waren vier Leute.

Zwei davon taten eigentlich so gut wie gar nichts, saßen in der Arbeitsgrube, fummelten an der Werkbank herum, standen am Lagertresen oder blätterten in Zeitschriften, Katalogen oder Montageanleitungen.

Einer bockte von der Grube aus das Getriebe hoch, stützte den Motor ab, machte die Gestänge ab und der vierte machte die Unzahl von Schrauben an der Wandlerglocke los.

Wenn alles ab war, kamen die zwei anderen hinzu und mit viel Hallo wurde das Getriebe nach unten weggenommen.

Nach der Reparatur wieder das gleiche Spiel, nur rückwärts.

Wenn alles fertig war kam die große Probe- und Einstellfahrt, vornehmlich am Berg von Bad Soden nach Königstein hinauf.

Dabei waren dann in der Regel drei Mann:

Einmal der Fahrer.

Zweitens der Tachobeobachter der sich Notizen machte.

Drittens einer mit ein paar Schraubenschlüsseln, der sich zwischendurch unter das Auto legte und die Gestänge oder Ventile

einstellte, bis das Getriebe bei der richtigen Geschwindigkeit und Drehzahl korrekt schaltete.

Wie dieser Aufwand verrechnet wurde und wer das bezahlt hat ist mir bis heute ein Rätsel. Aber das war nicht meine Sorge.

Frankfurt war ein schwieriges Pflaster für mich. Alles war teurer als in Münster und das Wohnen im Viererzimmer im Kolpinghaus war auch nicht das Gelbe vom Ei. Mein Verdienst reichte nicht für ein eigenes möbliertes Zimmer und ließ auch keine größeren Sprünge zu.

Ich engagierte mich im Frankfurter Roll- und Eissport-Club im Nizza am Main, verdiente mir Beitrag und Aufnahmegebühr durch das Nachmalen der Trainingskreise auf der Laufbahn, baute dazu auch eine Schablone, die das Ganze einfacher machte, sah Marika Kilius und Franz Ningel – damals ein ganz bekanntes Roll- und Eislaufpaar – beim Training zu, lernte auch selbst Rollschuhlaufen, war aber letztlich zu knapp bei Kasse und ohne Protektion um in diesem Kreis mitzuhalten.

Beim Bootsbau Speck in Niederrad erstand ich ein altes Sturmboot aus Holz, rüstete es mit einem Opel-Motor aus, drehte die Welle mit Lagerung bei Opel selbst, betätigte die Kupplung mit einem umgebauten Handbremshebel und schaltete Vorwärts/Rückwärts mit dem normalen Schaltgetriebe.

Der irgendwo erstandene schöne Propeller löste bei Speck Erheiterung aus, ob ich denn einige hundert PS installieren wollte und er gab mir dann eine passende kleine Schraube. Das Boot lief sogar ganz brauchbar und bekam eine Persenning zum »darunter auch mal schlafen können«.

Die erste und einzige Reise, zusammen mit meiner aus Münster zu Besuch gekommenen Freundin Anni, ging den Main abwärts, das ging ganz gut.

Dann den Rhein rauf Richtung Neckar war schon schwieriger. Gegen die Strömung war kaum an zu kommen.

Teilweise ließen wir uns von den damals üblichen Schleppverbänden der großen Schiffe ziehen. Unser letztes Schleppschiff war sehr hoch, ich band unser Schiffchen mit zu kurzer Leine an und als wir in einer Biegung in die steile Welle des ziehenden Raddampfers kamen, riss die Leine unser ganzes Vordeck weg. Wasser kam über den Motor, der blieb natürlich stehen, wir sprangen ins Wasser und zogen unseren lädierten Kahn erst mal schwimmend an Land.

Unser am Schleppschiff hängendes Vordeck verschwand am Horizont, eine Zeltplane deckte dann die Schadenstelle am Boot und uns bei den nächsten Übernachtungen ab und irgendwie kamen wir dann auch noch bis Heidelberg.

Da war ich pleite, es fand sich ein spontaner Käufer fürs lädierte Boot, ein gnädiger Straßenbahnschaffner nahm uns zu später Stunde zum Übernachten bei seiner Familie mit und per Anhalter und ohne Boot ging es am nächsten Tag zurück nach Frankfurt und für Anni zurück nach Münster.

Mein großer Wunsch war, wie früher mein Vater, Flugkapitän bei der Deutschen Lufthansa zu werden.

Deutschland durfte zwar nach dem verlorenen Krieg keine Luftfahrt betreiben aber es gab eine »Büro Bongers« genannte Organisation für die Vorbereitungen der zu erwartenden neuen Luftfahrt in Deutschland.

Dort hatte ich mich beworben, einige Prüfungen erfolgreich absolviert und eine unverbindliche aber generell positive Zusage erhalten.

Aber wann und ob das nun wirklich klappen würde stand in den Sternen und war von der politischen Entwicklung abhängig.

Sehnlichst wartete ich auf einen entsprechenden politischen Wandel.

Mein Vater hatte sich in Bremerhaven mit seinem früheren Hobby, der Fotografie, als Industriefotograf selbständig gemacht und kam mit dem Vorschlag, zu ihm nach Bremerhaven zu kommen.

Bei Mercedes-Diekmann sei eine gut bezahlte Stellung frei, ich könnte bei ihm kostengünstig wohnen und mich nebenher in der Fotografie betätigen.

Wenn es mit der Lufthansa nichts werden würde, könnte ich vielleicht sogar mal voll beruflich in der Fotobranche mitarbeiten.

Warum eigentlich nicht?