

Geschichte eines Kältemonteurs

Von Fritz Noll

Vorwort

Fritz Noll hat die Geschichte seines Vaters aufgeschrieben. Sie ist sehr typisch für die Generation der Kälteanlagenbauer, die vor Anerkennung ihres Berufsbildes, von den noch in den 50er Jahren marktbeherrschenden Industrieunternehmen ausgebildet wurden und sich später erfolgreich selbständig machten. Diese Generation trug ganz wesentlich zu dem dann einsetzenden grundlegenden Wandel in der deutschen Kälteindustrie am Ende der 50er Jahren bei. - Die Geschichte dokumentiert neben den Alltagsproblemen der Vor- und Nachkriegszeit, auch die Aufbruchsstimmung in den 50er Jahren, so wie die zunehmende Bedeutung von unabhängigen Herstellern und Kältezubehör-Händlern, die die wesentlichen Voraussetzungen für den dann unaufhaltsam fortschreitenden Wandel schafften.

Der Vater von Fritz Noll wurde 1905 geboren und ist 1994, im Alter von 89 Jahren gestorben.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	1
Ausbildung zum Kühlanlagenmonteur.....	2
Kühlanlagenmonteur in den 30er Jahren	2
Transport des Werkzeuges.....	2
Arbeitszeit und Ersatzteile	2
Erlebnisse am Rande.....	3
Arbeitslosigkeit in den Wintermonaten	3
Das Kältemittel Schwefeldioxid	3
Luftveränderung.....	4
Der erste Montagewagen.....	4
Fahrten im Montagewagen	5
Der Hersteller als Anlagenbauer.....	6
Mangelwirtschaft.....	6
Bezugsscheine.....	6
Treibstoffbeschaffung	7
Autobatterien.....	7
Expansionsventile	8
Filtertrockner	8
Das Kriegsende nahte.....	8
Maschinenwart bei der Feuerwehr und Luftschutzwart.....	8
Militärregierung	9
Mein Vater macht sich selbständig.....	10
Mutter als kaufmännischer Partner	10
Vertrag mit Mammut	11
Tauschhandel und Deblockage-Scheine.....	11
Der Betrieb entwickelte sich ganz hervorragend	12
Ausbildung von Mitarbeitern	12
Währungsreform	12
Kühlräume und vielerlei andere Anlagen.....	12
Austausch von Altanlagen	13
Wandel in den 50er Jahren	13

Ausbildung zum Kühlanlagenmonteur

In einem kurzen Lehrgang bei der Firma Linde's Eismaschinen in Mainz-Kostheim war mein Vater noch vor dem zweiten Weltkrieg zu einem Kühlanlagenmonteur für „Kleinkälte“, wie das damals noch hieß, umgeschult worden. Als gelernter Elektro-Maschinenschlosser hatte er zu so einer Umschulung mit seinen elektrotechnischen Kenntnissen eine gute Voraussetzung.

In solchen Kurzlehrgängen von zwei oder drei Wochen Dauer wurden Elektriker oder Schlosser umgeschult, die Theorie der Kältetechnik kam dabei nach heutigen Maßstäben gemessen, sicher zu kurz. Umfangreichere Kenntnisse hätten den Monteur ja auch dazu befähigen können, Anlagen anderer Hersteller zu warten, was man natürlich vermeiden wollte. - Die so ausgebildeten Monteure arbeiteten mehr intuitiv nach dem Prinzip Versuch und Irrtum. Man merkte sich verschiedenen Situationen, in denen die eine oder andere Maßnahme bei einer Reparatur erfolgreich war und sammelte so nach und nach einen reichen Schatz an Erfahrungen.

Kühlanlagenmonteur in den 30er Jahren

Mein Vater war dem Linde-Verkaufsbüro in Koblenz unterstellt, das von Herrn Kunzelnik geleitet wurde. Zusammen mit einem anderen Kleinkältemonteur, Herrn Helm, hatte mein Vater ein Gebiet zu bereisen, das am Rhein unterhalb von Mainz bis kurz vor Köln, Mosel aufwärts bis kurz vor Trier und einen Großteil des Lahntals umfasste. Dazu gehörten die entsprechenden Teile von Hunsrück, Eifel, Taunus und Westwald. In diesem Gebiet hatte mein Vater neue Kühlanlagen zu montieren und Kundendienst- sowie Reparaturarbeiten auszuführen.

Transport des Werkzeuges

Vielleicht wegen des bald beginnenden Krieges erhielten die Kältemonteure damals noch kein Kundendienst-Fahrzeug. Vater musste mit 4 Teilen Handgepäck von uns zu Hause (Vallendar bei Koblenz) zu Fuß zur Straßenbahn oder zum Bahnhof gehen. Dabei trug er zunächst die schwere Werkzeugkiste und einen Holzkoffer mit Ersatzteilen bis auf Sichtweite aus dem Haus. Dann kam er zurück und holte die schwere gusseiserne Stahlflasche, die zum besseren Transport mit einem Weidenkorb umhüllt und einem Handgriff versehen war. In dieser Stahlflasche befand sich das damals einzige Kältemittel für Kleinkälteanlagen, das Schwefeldioxyd (auch fälschlicherweise schweflige Säure genannt). Das vierte Gepäckstück war ein Ring, der aus zusammengebundenem Kupferrohr 6 und 12 mm und einigen gängigen Keilriemengrößen bestand. Mit diesen Teilen ging er an den zuvor abgestellten Teilen vorbei, stellte sie wiederum in Sichtweite ab, ging zurück und holte die anderen nach und trug diese wiederum vorbei an den zuvor abgestellten Teilen usw. bis die Haltestelle für die Straßenbahn oder der Bahnhof erreicht war. - Am Zielort angekommen, musste der Kunde ihn am Bahnhof abholen und wenn die Arbeit länger dauern sollte für Kost und Logis sorgen. So stand es jedenfalls in den Auftrags- und Lieferbedingungen der Firma Linde. Logis – das bedeutete, der Kunde hatte für eine Übernachtungsmöglichkeit zu sorgen, wenn die Arbeit am selben Tag nicht fertig werden konnte.

Anmerkung dazu: Später, als sich viele der „Kleinkältemonteure“ selbstständig machten, bezeichnete man diese von Seiten der Industrie geringschätzig als „Rucksackfrigoristen“. Mit dem Rucksack hatte das aber, wie das Beispiel zeigt, wenig zu tun.

Arbeitszeit und Ersatzteile

Kältemonteure waren zu dieser Zeit noch eine große Seltenheit und Kühlanlagen ziemlich anfällig für Störungen. Hinzu kam noch die im Krieg immer schlechter werdende Ersatzteilversorgung. Die Anlagen mussten irgendwie wieder zum Laufen gebracht werden. So wurden die offenen Schwefel-Dioxyd-Kompressoren (mit Schwungrad, Gleitringdichtung und separatem Elektromotor) von ihm auch zerlegt, gereinigt und die Gleitring-Dichtung eingeschliffen, wenn dies erforderlich war.

Mein Vater war als Fachmann und auch als Mensch im Kreise der Kunden sehr angesehen. War mein Vater zum Beispiel im Moseltal tätig, so konnte es vorkommen, dass der Wirt, der Bäcker oder der Metzger seinen Kollegen auf der anderen Moselseite anrief und sagte: „Der Monteur der Firma Linde ist gerade bei mir. Soll er bei dir auch nach der Kühlanlage sehen?“ So kam es oft vor, dass so eine Moseltour sich von Montag bis Freitag oder Samstag erstreckte - damals war der Samstag noch ein voller Arbeitstag. Von einer geregelten Arbeitszeit konnte man da nicht sprechen.

Erlebnisse am Rande

An der Mosel war zu der Zeit fast jeder Bäcker, Hotelier, Gastwirt oder Metzger zugleich auch ein kleiner Winzer. Diese Kunden wollten oftmals von meinem Vater gerne wissen, wie gut ihr Wein im Vergleich zu dem der anderen kleinen Nebenwinzern war und luden ihn zu einer Weinprobe in ihren Keller ein, wenn mein Vater am Abend Zeit dafür hatte. So wurde er so ganz nebenbei ein guter Weinkenner.

Es kam aber auch vor, dass man sich einen derben Scherz mit ihm leistete. Zum Beispiel erzählte er folgende Begebenheit: Mein Vater hatte in einem Hotel zu arbeiten und musste dort übernachten. Man wies ihm ein Zimmer zu, das angeblich von einem Zimmermädchen bewohnt wurde, das zur Zeit seinen Urlaub zu Hause bei seinen entfernt wohnenden Eltern verbrachte. Er legte sich also zu Bett und wachte in Panik auf, weil die alte Köchin, die bis spät in der Nacht noch in der Küche gestanden hatte, sich in ihrem Zimmer zur Nachtruhe legen wollte und nun lag da ein fremder Mann im Bett. Das Geschrei und das schadenfrohe Gelächter des Wirtes war riesengroß. Die alte Dame muss wohl so ein richtiger Dragoner in ihrer Küche gewesen sein und man wollte es ihr auf diese derbe Weise heimzahlen. Der Wirt entschuldigte sich bei meinem Vater und gab ihm dann das Zimmer, das ursprünglich für ihn vorgesehen war.

Arbeitslosigkeit in den Wintermonaten

Kältemonteur waren in dieser Zeit regelmäßig im Winter arbeitslos und wurden von ihrem Arbeitgeber im Frühjahr wieder eingestellt. Der Grund: Es gab noch keine Supermärkte und noch keine Tiefkühlkost. Die Läden der „Tante Emma“ und der Metzger waren nicht beheizt und die Kühlräume für Fleisch- und Wurstwaren befanden sich nicht innerhalb des Wohn- und Geschäftsgebäudes, sondern waren separate Bauten im Hof, also allseits der Außentemperatur ausgesetzt. Wenn es draußen ausreichend kalt war, wurde zur Stromersparnis die Kälteanlage abgeschaltet. Im Laden war es dann kalt genug, die Ware ungekühlt auf der Theke auszulegen oder am Gehänge aufzuhängen und die Kühlraumtür wurde einen kleinen Spalt geöffnet, so dass Hund und Katze nicht eindringen konnten. Erst im Frühling wurde die Kälteanlage wieder eingeschaltet. - In der Gastronomie wurden die Getränke vielfach noch mit zerkleinertem Stangeneis gekühlt, das regelmäßig von der Brauerei angeliefert wurde.

Die damals herrschende Wirtschaftskrise gab dem Kältemonteur so gut wie keine Gelegenheit, in eine andere Branche zu wechseln. Andererseits garantierte dieser noch so seltene Beruf im Sommer einen krisensicheren und abwechslungsreichen Arbeitsplatz.

Das Kältemittel Schwefeldioxid

Das Kältemittel Schwefeldioxid gab manchmal Anlass zu kleinen Vergnügungen, bzw. bösen Scherzen: Damals war ein ca. 10 m langer Gummischlauch und natürlich auch eine Gasmaske eines der wichtigen Werkzeuge eines Kältemonteurs. Schwefeldioxid ist nämlich an der feuchten Luft bei seinem Austritt aus einem Kältesystem unbeständig. Es verändert sich vor allem auch an den Schleimhäuten und an der Tränenflüssigkeit der Augen zu Schwefliger Säure (H_2SO_3), die wiederum unbeständig ist und sich im nächsten Schritt zu Schwefelsäure (H_2SO_4) verändert. Atmet der Mensch mit der Luft einen gewissen Anteil dieser Dämpfe ein, so entstehen schmerzender Hustenreiz und tränende Augen. Ist die

Einwirkzeit etwas länger und konzentrierter, so entstehen auch in den Achselhöhlen und an allen Stellen feuchter Haut Reizungen und Rötung.

Kältemaschinen sind auch heute noch, oftmals im Keller montiert. Musste mein Vater SO₂ ablassen, weil wieder einmal ein Absperrventil fest korrodiert und nicht zu betätigen war, so ließ er das Kältemittel durch den Gummischlauch entweichen, den er aus dem Kellerfenster hielt. Manchmal befand sich dieses Kellerfenster unterhalb des Schaufensters des Geschäftes. Wenn dann ein Kunde sich im Schaufenster die Auslagen ansehen wollte, bekam er ein Prise SO₂ in die Nase und es stellte sich sofort ein heftiges Husten und Niesen ein. Der Inhaber des Geschäftes oder sein Personal haben diese Situation oft mit einem schadenfrohen Lachen beobachtet, so als würde man sich an einem Streich der bösen Wilhelm Busch – Buben Max und Moritz erfreuen.

Luftveränderung

Während des Krieges, ich war etwa im ersten Schuljahr, verstärkte sich das wahrscheinlich bei meinem Vater angeborene Asthmaleiden so sehr, dass die Ärzte ihm für längere Zeit eine Luftveränderung empfahlen. Zu dieser Zeit hatte das Linde-Verkaufsbüro in Bregenz am Bodensee keinen Kleinkältemonteur und so gab die Firma Linde meinem Vater die Möglichkeit, dort zu arbeiten. Zunächst nahm er sich ein möbliertes Zimmer, um zu sehen, ob ihm diese Luftveränderung bekommt und ob er in dieser Landschaft längere Zeit oder vielleicht für immer arbeiten und leben wollte. Es ging ihm dort besser und mein Vater holte meine Mutter und mich nach. Wir wohnten in einer möblierten Wohnung zur Untermiete bei einer Witwe im kleinen Ort Hardt bei Bregenz, sehr nahe der Grenze zur Schweiz.

Sehr bald gefiel es meinen Eltern und auch mir so gut im österreichischen Hardt, dass wir für immer dort bleiben wollten. Dann hörten wir in den Nachrichten die Meldung, Stalingrad sei von den Russen zurückerobert worden. Mein Vater hatte die richtige Ahnung, dass damit die Entscheidung gefallen war: Deutschland würde den Krieg verlieren. - Er hat bei seinen beruflichen Reisen oft merken können, dass nicht alle Österreicher „heim ins großdeutsche Reich“, wie Hitler gesagt hatte, gewollt hatten. Von diesen Leuten wurden wir als die „Reichsdeutschen“ bezeichnet. - Es musste damit gerechnet werden, dass bei Kriegsende diese die so genannten Reichsdeutschen aus dem Lande vertrieben würden. - Mutter und ich waren traurig als Vater entschied, wir sollten wieder nach Vallendar bei Koblenz zurückgehen. Meine Eltern hatten zu unserem Glück, unsere Wohnung in Vallendar noch nicht aufgegeben.

Der erste Montagewagen

Mit der Zeit stellten sich bei meinem Vater ernsthafte gesundheitliche Beschwerden ein, die eine Folge der fürchterlichen Schlepperei von Werkzeug und Material waren. Er erhielt daraufhin einen Linde – Montagewagen. Dieser war zuvor der Personenwagen des Büroleiters und Verkäufers, Herrn Kunzelnik, gewesen. Es handelte sich um einen schwarz-blau lackierten Opel – Typ P4, ein Vorkriegsmodell, das längst nicht mehr bei Opel gebaut wurde, aber damals noch sehr oft im Straßenverkehr zu sehen war. Dieses Auto hatte noch ein wenig das Aussehen einer Kutsche mit Motor. Die Vorderräder befanden sich weit vorn und waren von geschwungenen Kotflügeln überdeckt, die beiderseits in einem Trittbrett mündeten. Das Heck fiel senkrecht nach unten und gegen Aufpreis bekam man bei Opel einen Gepäckträger, der auf der Stoßstange befestigt war. Zusätzlich konnte man per Mehrpreis noch eine Blechkiste mit abschließbarem Deckel bekommen, die wiederum auf dem Gepäckträger anzubringen war. Diese Kiste war so zu sagen der Kofferraum des Autos. Eine Innenraumheizung und hydraulische Bremsen kannte dieses Auto noch nicht. Das Fahrzeug hatte Seilzugbremsen, die sehr unzuverlässig waren. Das Ersatzrad befand sich senkrecht stehend in einer Mulde eines der Kotflügel und wurde mit einem Bügel und einer Schraube gehalten. Die Karosserie bestand aus Hartholz, das mit Blech verkleidet war.

Damit mein Vater auch im Winter bei vereister Windschutzscheibe fahren konnte, erhielt er ein Zubehörteil. Dieses bestand aus einer Glasscheibe, ca. 40 cm breit und 20 cm hoch, die mit einem elektrischen Heizdraht versehen war. Sie war mit einem breiten Rahmen aus Weichgummi versehen. Diese Heizscheibe wurde mittels irgendwelchen Halterungen so einigermaßen luftdicht innen an der Windschutzscheibe angebracht und an der Steckdose für den Zigarrenanzünder angeschlossen. Durch dieses Guckloch sehend, fuhr man dann, dick in warme Winterkleidung eingehüllt. Heute wäre so etwas undenkbar und nicht zulässig.

Der „Kofferraum“ war natürlich zu klein, um alle Werkzeuge, die Stahlflasche für das SO₂ und die Holzkiste mit den Ersatzteilen aufzunehmen. Deshalb wurden Rücksitz und die dazu gehörende Rücklehne aus- und ein kräftiger Holzboden eingebaut. Die Hinterradkästen wurden ebenfalls mit Holz verkleidet. Diese Verkleidung war mit Sperrholz so nach oben verlängert, dass die hinteren Seitenscheiben verdeckt waren. Auf der Außenseite war die durch die Seitenscheiben sichtbare Fläche sehr schön blau angestrichen und in weißer Farbe der schön geschwungene Linde-Schriftzug und die Ergänzung „Gesellschaft für Linde's Eismaschinen“ angebracht. Selbstverständlich hatte dieses Auto keine Hecktür und auch keine Seitentüren hinten.

Die Türscharniere waren mit kräftigen, eisernen Holzschrauben am Türrahmen festgeschraubt. Entlang dieser Schrauben drang irgendwie mit der Zeit Feuchtigkeit in den Türrahmen ein und das Holz in der Umgebung der Schrauben faulte, so dass die Türen bedenklich wackelten. Um diesen Missstand zu beheben, entfernte mein Vater die Türen, schlug Holzdübel in die Schraubenlöcher und befestigte die Türen neu. Dies musste von Zeit zu Zeit wiederholt werden. Zuweilen musste der Opel P4 auf die Hebebühne. Dann wurden alle Gelenkteile der Lenkung, der Achsschenkel, die Federbolzen usw. mit einer von Hand oder mit dem Fuß betriebenen Fettpresse abgeschmiert. Der Unterboden wurde dann auch zum Schutz vor Korrosion mit einem speziellen Sprühöl eingenebelt.

Wenn ich dies so beschreibe, so soll das keine Kritik an der Firma Linde sein, die meinem Vater so ein miserables Auto zur Verfügung stellte. Nein – die Zeiten waren so und man musste sehr froh sein, überhaupt so ein Fahrzeug benutzen zu dürfen. Privat konnte sich damals kaum jemand ein Auto leisten.

Mein Vater war also ebenfalls überaus glücklich, diesen Wagen bekommen zu haben. Er pflegte, polierte und reparierte dieses Fahrzeug, als sei es sein privates Eigentum. Die Firma Linde ersetzte ihm die Miete für eine Garage, die mein Vater in der Nachbarschaft anmieten konnte. So waren die teuren Werkzeuge und Ersatzteile zugleich vor Diebstahl geschützt.

Fahrten im Montagewagen

Mit der Zeit, ich war vielleicht 8 Jahre alt - es war also etwa 2 Jahre vor Ende des zweiten Weltkrieges – erlaubte mein Vater hier und da in den Schulferien, dass ich schon einmal mit ihm mitfuhr, wenn keine Übernachtung beim Kunden vorauszusehen war. Ich war mächtig froh, in dem Auto mitzufahren und meinem Vater bei seiner Arbeit zusehen zu dürfen. - Diese Fahrten im „Montagewagen“ der Firma Linde waren besonders schön zur Zeit der Kirschblüte. Damals waren in den Ebenen entlang der Mosel sehr viele Kirschbäume gepflanzt.

Ich war damals schon an technischen Dingen sehr interessiert und stellt meinem Vater bei seiner Arbeit oft viele Fragen, die er – so weit er konnte – auch beantwortete. Wie zuvor schon erwähnt, waren bedingt durch die Kurzlehrgänge, die theoretischen Kenntnisse der „Kleinkältemonteurs“ doch recht gering, so sicher auch bei meinem Vater. Wenn ich dann bei meinen Fragen an die Grenzen seines Wissens rührte, konnte er sehr ärgerlich werden. Er wollte doch seinem Sohn gegenüber nicht eingestehen, dass er auf viele Fragen keine Antwort wusste.

Wie sicherlich heute auch noch üblich, waren Kältemaschinen oft im Keller auf Konsolen unterhalb der Kellerdecke montiert und Vater musste auf einer Leiter stehend arbeiten. Ich sollte ihm die nötigen Werkzeuge anreichen. Anfangs hatte ich dabei recht große Schwierigkeiten. Mein Vater hatte kein Verständnis dafür, dass ich die Bezeichnungen für die verschiedenen Werkzeuge und ihren Verwendungszweck noch gar nicht kennen konnte. - Als ich mit diesen Problemen umzugehen gelernt hatte, verlangte mein Vater, ich sollte bereits an seinen Arbeitsverrichtungen erkennen, welches Werkzeug er als nächstes benötigte, ohne dass er das überhaupt aussprach. Das war natürlich für ein Kind in diesem Alter zu viel verlangt. Zu interessant waren die Dinge, die es in einem solchen Keller sonst noch zu sehen gab, als dass ich mich ausschließlich mit der Arbeit meines Vaters widmete.

Entschädigt für solches Leid wurde ich oft, weil es vielfach üblich war, nach der gemeinsamen Arbeit ein Esspaket zu erhalten oder gar zum Mittag- oder Abendessen vom Kunden der Firma Linde eingeladen zu werden. In den Zeiten der wegen des Krieges immer knapper werden Lebensmittel war das etwas ganz Besonderes. Zusätzlich genoss ich auch die Anerkennung, die mein Vater bei den Kunden für seine Arbeit erhielt. Kältemonteur waren zu dieser Zeit sehr selten und geschätzt. Ihr spezielles Wissen wurde allgemein sehr bewundert.

Der Hersteller als Anlagenbauer

In den Anfängen der Kleinkältetechnik ließen manche Hersteller bei den Schulungen die Umschüler zum Kältemonteur bewusst im unklaren, was denn die Zahlen auf dem Manometer zu bedeuten hatten. Da es noch keine Klima- und auch keine Tiefkühlanlagen gab, hatten die Anlagen durchweg mit etwa minus 10 °C Verdampfungstemperatur zu arbeiten, was man den Monteuren vielfach aber nicht sagte. Es hieß nur, ihr müsst darauf achten, dass der Zeiger des Manometers so etwa bei der Zahl sowieso zu stehen hat. - Man war auch sehr bedacht, dass ein Monteur der einen Firma nicht an der Anlage der anderen Firma arbeiten konnte. Deshalb hatten die Verdichter, die damals noch ausschließlich vom Anlagenbauer hergestellt wurden, an den Absperrventilen die verschiedensten Anschluss-Gewinde. Einem geschickten Handwerker konnte das aber nicht lange ein unüberwindbares Hindernis sein.

Nicht nur die Verdichter, Verdampfer und Verflüssiger wurden damals von den Kältefirmen selbst hergestellt. Neutrale Firmen, wie heute z.B. Bitzer, Bock oder Copeland, bei denen jeder Fachmann kaufen konnte, gab es damals noch nicht. Ebenso gab es noch so gut wie keine Zubehör-Großhändler. Zumeist wurden die Zubehörteile direkt ab Werk, auch in kleinen Stückzahlen bezogen. - Mir ist bekannt, dass z.B. die Firma Wahl-Kühlung in Balingen/Württ. für den Eigenbedarf Kompressoren, Verdampfer, Verflüssiger, Expansionsventile, Kühlwasserregler usw. selbst herstellte und das war kein Einzelfall. Manche Firmen ließen auch bei einem speziellen Hersteller die benötigten Geräte anfertigen. In einem besonderen Vertrag wurde festgehalten, dass andere Firmen mit diesem Gerät nicht beliefert werden dürfen. Ein nicht überall bekanntes Beispiel ist der Frigidaire – HNDK-Schalter (kombinierter Hoch- und Niederdruck-Schalter), der bei Danfoss nur für die Firma Frigidaire gefertigt wurde.

Mangelwirtschaft

Bezugsscheine

Nicht nur die Lebensmittel, sondern auch Ersatzteile für die Kühlanlagen und für das Auto wurden als Folge des Krieges immer knapper. Benzin und Autoreifen konnte man bald nicht mehr nur für Geld kaufen – man musste hierfür einen sogenannten Bezugsschein dem Verkäufer überreichen. Ohne diesen Schein durfte der Verkäufer die Ware nicht verkaufen. Manchmal waren das auch kleine Quadrate – Marken genannt -, die man aus einem Schein ausschnitt. Sie besagten zum Beispiel, man dürfe 10 Liter Benzin oder für spezielle Eisenmarken, einige Schrauben oder Nägel erhalten.

Die Bezugsscheine oder auch „Karten“, auf denen die kleinen Quadrate aufgedruckt waren, erhielt man bei einer Behörde. Dieser musste man erklären, wie wichtig im Interesse des Volkes oder wie kriegswichtig der Bezug dieser Waren war. Ohne Bezugsschein und ohne von den „Karten“ ausgeschnittene „Märkchen“ konnte man die betreffenden Waren nicht erhalten und wenn man noch so viel Geld dafür bezahlen wollte. Geld wurde auf diese Weise immer weniger Wert. Bezugsscheine und Märkchen, das war die wichtigere Währung geworden. - So konnte mein Vater keinen defekten Autoreifen oder keinen Autoschlauch bekommen, wenn ihm die Firma Linde keinen Bezugsschein dafür beschaffen konnte - schlauchlose Autoreifen kannte man damals noch nicht. Es musste einfach alles irgendwie geflickt werden. Hatte ein Autoreifen zum Beispiel einen Leinwanddurchbruch, so wurde zwischen dem Loch und dem Schlauch ein „Einlage“ angebracht. Diese Einlage war oft ein aus einem alten, nicht mehr reparablen Reifen herausgeschnittenes Stück. War das Reifenprofil abgelaufen und nicht mehr vorhanden, so wurde der Reifen in einer „Vulkanisieranstalt“ mit einer neuen Lauffläche versehen.

Treibstoffbeschaffung

Benzin wurde immer knapper. Immer schwieriger wurde es, Bezugsscheine oder Karten mit Märkchen für jeweils 5 oder 10 Liter Benzin zu bekommen. Wenn mein Vater in einer Kaserne eine Kühlanlage reparieren musste, so bekam er schon mal ein kleines Fässchen mit Flugbenzin, das sich normalerweise für Autos nicht eignete. Hatte er in einer chemischen Fabrik eine Kühlanlage instand gesetzt, so erhielt er auch schon mal einen Kanister mit Reinigungsbenzin, das oft verunreinigt war. Es wurde durch ein Leinentuch gegossen, das in einem Trichter eingehängt war, dem normalem Benzin beigemischt. Zum Glück war der Motor des alten Opel P4 noch nicht so hoch gezüchtet, so dass er solche Torturen einigermaßen vertrug. Manchmal war aber die Benzinpumpe und die Vergaserdüse durch Schmutz oder Paraffin verstopft oder das Benzin enthielt Wasser. Dann musste mein Vater schon einmal auf einer Strecke von vielleicht 50 km zwei- oder dreimal die Benzinpumpe oder die Vergaserdüsen ausbauen und reinigen. Genau so gab es keine Zündkerzen mehr. Die Elektroden der alten Zündkerzen wurden nach Augenmaß und Erfahrung zurechtgebogen, wenn sie zu weit abgebrannt waren.

Autobatterien

Eine neue Autobatterie konnte man zu dieser Zeit ebenso nicht kaufen. Das war besonders übel, weil damals die Autobatterien noch lange nicht die Lebensdauer hatten wie heute. Wenn eine Batterie nur noch schwache Leistung zeigte, so wurde sie zunächst zu einem meinem Vater befreundeten alten Elektromeister zum Laden gebracht. Dieser hatte sich eine Batterie-Ladestation aus einem Drehstrommotor mit direkt angekuppeltem Gleichstrom-Generator gebaut. Wenn ich mich recht entsinne, hatte der Generator eine Ladenennspannung von 12 Volt. Der Meister hatte immer genug Aufträge zum Laden von Batterien, so dass er durch eine geschickte Anordnung in Reihe und bei Bedarf in Parallelschaltung, sowohl 6- als auch 12-Volt Batterien laden konnte. Hatte der Versuch der etwa 24-stündigen Batterieladung keinen ausreichenden Erfolg, so lieh sich mein Vater ein spezielles Messgerät. Es bestand aus einem Belastungswiderstand und einem parallel geschalteten Voltmeter. Hielt man das an die Pole jeder (damals noch frei zugänglichen) einzelnen Batteriezelle, konnte man am raschen Spannungsabfall erkennen, welche der drei Zellen (6 Volt-Batterie) noch gut und welche schlecht war. Danach wurde die Batterie-Säure ausgegossen. Die Verbindungsstege der Zellen wurden durchgesägt. Alsdann wurde die Benzin-Lötlampe angeheizt. Sobald die Lötlampe betriebsbereit war, wurde die schwarze Vergussmasse der Zellen nacheinander durch Wärme aufgeweicht und aus den Fugen gekratzt. Danach konnte man die Zellen einzeln aus dem Batteriegehäuse herausheben. Nach einer gründlichen Reinigung des Gehäuses von Schmutz und Bleischlamm war dieses Gehäuse für den Einbau vorbereitet. Jetzt war die nächste, defekte Batterie, die extra für eine solche Anwendung aufgehoben worden war, für die gleiche Prozedur an der Reihe. Nachdem die noch brauchbaren Zellen in den gereinigten Batteriekasten eingehängt waren,

kamen die nächsten Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge dran. Zuerst wurden mit der alten Vergussmasse die „guten“ Zellen nach außen abgedichtet und danach die Verbindungsstege der Zellen mit Zinnlot wieder zusammengelötet. Nachdem frische Schwefelsäure und destilliertes Wasser im richtigen Verhältnis eingefüllt war, war die Autobatterie wieder brauchbar. So eine Batterie-Reparatur dauerte mehrere Stunden.

Expansionsventile

Expansionsventile stammten damals zumeist von der Firma Flica oder der Firma FAS. Daneben gab es auch noch das Fabrikat Concordia. Die Ventile wurden sehr bald auch zu einer großen Rarität. Zum Glück bestanden sie zu dieser Zeit aus einem Unterteil – dem Ventiltteil – und einem mit Bakelit verkleideten Oberteil. Beide Teile waren durch ein Gewinde miteinander verschraubt. War das Wellrohr im Oberteil noch nicht defekt, aber die Ventildüse im Unterteil verschlissen, so versuchte mein Vater aus zwei defekten Ventilen die noch funktionstüchtigen Teile zweier Ventile zu verbinden.

Kälteanlagen mit thermostatischen Expansionsventil waren zu dieser Zeit relativ selten. Viele hatten noch ein automatisches Expansionsventil, das nur konstanten Verdampfungsdruck regeln konnte. Bei solchen auf der Baustelle zusammengebauten Anlagen, kannte der Monteur nicht die maximal zulässige Füllmenge, die verhinderte, dass der Kompressor nass fuhr - um das Nassfahren des Kompressors zu vermeiden, wurde am Ende des Verdampfers der Fühler eines Verdampferthermostaten angebracht. Wenn man nun noch weiß, dass manche der damals gebräuchlichen Manometer nur eine Druckskala, also keine zugehörige Sattdampf-temperatur-Skala hatten und diese noch nicht mal eine Angabe der Maßeinheit ata, atü oder kg/cm² hatten, dann kann man sich vorstellen, welche Schwierigkeiten so ein Kleinkältemonteur hatte, die Einstellung des automatischen Expansionsventils mit der Einstellung des Verdampfer-Thermostaten abzustimmen.

Filtertrockner

Filtertrockner waren zu dieser Zeit immer verschraubt ausgeführt. War ein Austausch nötig, so wurde der alte Filtertrockner aufgeschraubt, entleert, Gehäuse und Siebe gereinigt und mit Chlorkalzium und Watte gefüllt und damit wieder verwendbar gemacht. Silicagel oder andere Trockenstoffe waren damals noch unbekannt.

Dies sind nur einige typische Beispiele, wie sich ein Kleinkältemonteur während der Kriegezeit behelfen musste.

Das Kriegsende nahte

Das Kriegsende nahte mehr und mehr und bald sollten alle Kleinkältemonteur zur Wehrmacht eingezogen werden, obwohl diese bisher alle zurückgestellt worden waren. Galt es doch dem Leitspruch „Kampf dem Verderb“ zu folgen. Die in Kriegszeiten ohnehin schon sehr knappen Lebensmittel sollten nicht auch noch verderben, weil es keine Kältemonteur mehr gab, die Kühlanlagen warten und instand halten konnten. Jetzt sollten nur die Kältemonteur vom Wehrdienst freigestellt werden, die nicht völlig gesund waren. In diesem Falle erwies sich Vaters Asthmaleiden als nützlich. Mein Vater musste nicht Soldat werden, wurde aber für den „Volkssturm“ an Waffen ausgebildet.

Bald gab es kein Benzin mehr für den Linde-Montagewagen und Vater musste wieder mit der Straßenbahn, dem Bus oder der Eisenbahn mit schwerem Gepäck zu den Kunden fahren. Bei einer Bahnfahrt erlebte er einen Tiefflieger-Angriff, bei dem im Lokführerstand eine wichtige Armatur zerschossen worden war. Mit seinen Werkzeugen und Materialien konnte er den Schaden so weit beheben, dass nach dem Angriff der Zug weiterfahren konnte.

Maschinenwart bei der Feuerwehr und Luftschutzwart

Nachdem Vater vom Militär verschont blieb, musste er zum Ausgleich bei der Feuerwehr Dienst tun. Seine Aufgabe war, den Feuerwehrwagen zu fahren und die Wasserpumpen als

Maschinenwart zu bedienen. Auf diese Weise war er nach den schlimmen Bombenangriffen auf Koblenz im Einsatz. Außerdem wurde er zum Luftschutzwart in unserem großen Luftschutzbunker ernannt. In den letzten Monaten des Krieges war der Allgemeinzustand so chaotisch, dass an eine geordnete Arbeit für die Firma Linde nicht mehr zu denken war. Vater war immer mehr zu Hause. Gab es Fliegeralarm, so packte er unser Radio unter den Arm und meine Mutter und ich hatten im Handgepäck einige Wertgegenstände und Kleidung, damit wir diese Dinge nicht verlören, falls eine Bombe auf unsere Mietwohnung fallen würde. Im Luftschutzkeller, einem ehemaligen großen Weinkeller tief im Felsen, hatte mein Vater an der Stirnwand Konsolen und eine Steckdose angebracht. Im Keller angekommen, stellte er unser Radiogerät auf die Konsolen und nahm es in Betrieb. Die Insassen im Luftschutzkeller, meist Frauen, Kinder und alte Leute, waren dankbar. So konnte man Musik und – allerdings nur die offiziellen deutschen Nachrichten hören. Das Abhören der so genannten „Feindsender“ war bei Todesstrafe verboten.

Um sich ein besseres Bild der Lage zu machen, hörten meine Eltern immer öfter heimlich die Sendungen der Radiostation BBC-London in deutscher Sprache. Eines Tages stellte mein Vater wieder einmal sein Radio im Bunker auf die Konsolen und schaltete es ein, ohne zu bemerken, dass immer noch BBC-London eingestellt war. Nach der für die alten Röhren-Rundfunkempfänger typischen Verzögerungszeit – mein Vater war bereits einige Schritte vom Gerät entfernt – ertönte laut das Sendezeichen, ein Paukensignal: Bumm bumm – bumm und danach sagte der Sprecher laut und deutlich: „Die Deutschen sind an allen Fronten am Laufen“. Einige alte Leute, die als gefährliche Nazis bekannt waren riefen laut: „Aber Herr Noll, was haben Sie denn da eingestellt?“ Mein Vater fand zum Glück sofort die richtige Ausrede, das Gerät habe sich beim Transport versehentlich an seiner Kleidung reibend verstellt. Er sei selbst total überrascht. Schnell musste Vater einen deutschen Sender einstellen. Die nicht nationalsozialistisch eingestellten Leute versuchten so gut es ging, ihr Lächeln und Grinsen zu verbergen.

Zu unserem Glück wurde unsere Wohnung im Bombenkrieg nur so weit beschädigt, dass alle Fensterscheiben zerbrochen waren und die Fenster teilweise mit Bruchstücken notdürftig repariert werden mussten. Die übrigen Fensterflächen wurden mit Pappe zugenagelt. In unserer Nachbarschaft gab es aber einige total ausgebombte Familien und auch Tote, die sich geweigert hatten, in den Luftschutzkeller zu gehen.

Militärregierung

Als das Ende des Krieges kam dauerte es eine Weile, bis sich das allgemeine Chaos etwas zu mildern begann. Die Amerikaner errichteten in ehemaligen Hotels, die nicht beschädigt waren, so etwas wie eine Militärregierung ein. Eines dieser Hotels befand sich in Kapellen-Stolzenfels und das andere in Bendorf-Sayn. Hierhin musste man gehen, wenn man irgendwelche Materialien benötigte. Man musste sein Anliegen vortragen und nach strenger Prüfung durch einen amerikanischen Soldaten höheren Ranges, konnte man, wenn man viel Glück hatte, einen Berechtigungsschein für den Erwerb bekommen.

Die amerikanischen höheren Dienststellen besetzten sehr schnell schöne, unbeschädigt gebliebene Villen und fanden dort sehr oft einen defekten Kühlschrank vor. Der sollte möglichst bald repariert werden. Irgendwie kamen die Amerikaner an das Linde-Büro und verlangten die Reparatur. Auch Bäcker und Metzger gingen zu diesen Dienststellen und verlangten, den Linde Monteur für die dringende Reparatur ihrer Kühlanlagen beauftragen zu dürfen. Auf diese Weise kam so nach und nach meines Vaters Berufsleben wieder in Gang. Sollte mein Vater in so einer besetzten Villa die „Ice box“ reparieren, dann ließ er wissen, dass das Benzin im Linde Montagewagen allenfalls bis zum Ziel reichen würde. Seine Rückfahrt wäre aber nicht mehr möglich. Die Antwort war dann, er solle nur kommen. Er würde ausreichend Benzin bekommen. Oftmals erhielt er dabei mehr Benzin als für diesen Kundendienst Einsatz benötigt wurde. Mein Vater machte auch die Beobachtung, dass er

noch wesentlich mehr Benzin erhielt, wenn der ausgebende Soldat eine schwarze Hautfarbe hatte.

Mein Vater macht sich selbständig

Schon immer war das Verhältnis zwischen dem späteren Leiter des Linde-Büros Koblenz, Herrn Fritz Schäfer, und meinem Vater etwas schwierig gewesen, was ganz offensichtlich an den Mentalitäten beider Männer gelegen hatte. So kam mein Vater auf den Gedanken, sich selbständig zu machen. Jetzt musste er leider den Linde-Montagewagen abgeben. Er versuchte, ein anderes Fahrzeug zu bekommen, was verständlicherweise sehr schwierig war. Irgendwie erhielt er die Information, eine Witwe ohne Führerschein hätte einen Opel P4 in ihrer Garage stehen. Während des Krieges wurden die meisten Privatfahrzeuge vom Militär beschlagnahmt. Einen Opel P4 wollte das Militär nicht mehr. Diese Modell war den Militärs bereits zu alt. Die alte Dame wollte meinem Vater das Auto verkaufen. In diesen Zeiten konnte der Eigentümer aber nicht allein entscheiden, wem er so einen Wertgegenstand wie ein Fahrzeug überlassen wollte.

Die Eisenbahn benötigte zu der Zeit dringend ein Motorrad zur Überwachung der Strecken. Hierzu musste die Bahnpolizei auch schmale Wege entlang der Schienen befahren, die für ein Auto unpassierbar waren. Trotzdem legte die Behörde für die Eisenbahn die Hand auf das Fahrzeug, um im Tauschhandel – zu einem Motorrad zu kommen. Nun hatte der im Krieg gefallene Bruder meiner Mutter, sich kurz vor Kriegsbeginn ein neues DKW-Motorrad gekauft und im Heuschober versteckt, damit die deutsche Wehrmacht das Motorrad nicht beschlagnahmte. Im Einverständnis mit meinen Großeltern und Mutters Geschwistern, wurde die 250 er DKW der Bahn zum Kauf angeboten. Dafür erteilten die Behörden die Erlaubnis, dass meine Eltern den Opel P4 von der alten Dame kaufen durften. Dieser Wagen wurde ähnlich wie der Linde-Montagewagen, zu einem Kundendienst-Fahrzeug umgebaut; damit war ein sehr wichtiger Schritt in die Selbständigkeit meines Vaters getan.

Mutter als kaufmännischer Partner

Anfangs war meine Mutter mit meines Vaters Plänen gar nicht einverstanden. Sie hatte ebenso wie mein Vater, keine kaufmännische Ausbildung. Es war auch klar, dass ihr eine eindeutige Aufgabenteilung bevorstand. Mein Vater würde Reparaturen bei den Kunden ausführen und auch Verkaufsverhandlungen durchführen. Mutter musste die Büroarbeiten machen und auch die kaufmännische Kalkulation meines Vaters bei Verkäufen überprüfen. Sie ahnte, dass mein Vater – ähnlich wie das mein Großvater getan hatte - oft zu niedrig kalkulieren würde, um nur ja den Auftrag zu erhalten. Dies war auch einer der Gründe für Opa´s Konkurs. - Mutter befürchtete, dass mein Vater den gleichen Fehler machen würde. Zum Glück erhielt sie rechtzeitig einen Hinweis auf einen älteren Herren in Weitersburg, der geistig noch sehr rüstig war. Er hatte Betriebswirtschaft studiert und war ehemals Prokurist in einer Großbrauerei in Rostock gewesen. Zu ihm ging Mutter wöchentlich einmal und nahm bei ihm Privatunterricht. Herr Oelze und seine Ehefrau nahmen meine Mutter sehr freundlich auf und allmählich ließen Mutters Vorbehalte gegen die Selbständigkeit meines Vaters nach. Es machte ihr Freude, am Erfolg des werdenden Unternehmens ihren wichtigen Anteil zu haben.

In der Vorbereitung zur Selbständigkeit hatte mein Vater sich vorsichtig bei einer Auswahl von Linde-Kunden erkundigt, ob sie ihm oder der Firma Linde die Treue halten wollten, wenn er sich selbständig machte. Zu seiner Freude erhielt er überall für ihn positive Auskunft.

Anmerkung: Hierzu passt ein Zitat von Anton Frank aus „Der DKV und die Geschichte der deutschen Kälte- und Klimatechnik“. - Der Frigorist der ersten Stunde brauchte eine gute Ausbildung bei einer der traditionellen Kältefirmen, eine Ehefrau ohne Angst vor den kaufmännischen Aufgaben und ein paar Kunden, die er als früherer Werksmonteur mitnehmen konnte.

Vertrag mit Mammut

Eine andere wichtige Entscheidung wurde getroffen, in dem mein Vater mit der Firma Mammut-Kühlanlagen in Siegen verhandelte. Mammut baute kräftige, wenig störanfällige Kompressoren und war ein kleines Anhängsel des Kölsch-Fölzer Konzerns in Siegen. Die Kölsch-Fölzer Werke bauten Walzwerke für die Stahlindustrie. Die Fabrik von Mammut-Kühlanlagen lag in einem Seitental der Sieg. Feindliche Bomber hatten dieses kleine Werk nicht gefunden. Die Fertigungshallen, die Bearbeitungsmaschinen, Werkzeuge und sogar Materialvorräte waren vorhanden, so dass Mammut sofort nach dem Krieg mit voller Kapazität produzieren konnte. Die großen, namhaften Wettbewerber hatten ihre Fabrikationsstandorte in der Nähe von Großstätten wie Mainz und Köln (Linde), Frankfurt (Ate), Rüsselsheim (Frigidaire) usw. und waren vollständig ausgebombt. Es dauerte noch lange, bis ihre Werkhallen wieder aufgebaut waren und neue Bearbeitungsmaschinen beschafft waren.

Tauschhandel und Deblockage-Scheine

An ein normales Geschäftsleben war allerdings noch lange nicht zu denken. Wie im Krieg hatte Geld immer noch keinen Wert. Es existierte allgemeiner Tauschhandel.

Bald gaben die Amerikaner unsere Gegend an die französische Militärregierung ab. Nun wurden in den ersten drei Jahren der Nachkriegszeit die Verhältnisse teilweise noch schlimmer oder auf ihre Weise eben so schlimm, wie die Jahre während des Krieges. Der Tauschhandel war offiziell verboten und wurde deshalb als Schwarzhandel bezeichnet und verfolgt. Konnte man wichtige Dinge auf dem Schwarzmarkt nicht erhalten, so musste man zur französischen Militärregierung gehen und sein Anliegen vortragen. Wenn man Glück hatte, stellte ein Offizier jetzt keinen Bezugsschein, sondern einen „Deblockage-Schein“ aus. Man musste begründen, dass der Kauf der betreffenden Ware nicht nur im eigenen Interesse, sondern auch im öffentlichen Interesse war. - Beispiel: Der Verkauf von Fleischwaren diente nicht allein dem Gewinn des Metzgers. Er diente auch der allgemein kritischen Ernährungslage der Bevölkerung und auch der Versorgung des französischen Militärs.

Solch einen Deblockage-Schein benötigte man beispielsweise, wenn man Bauholz, Zement und Steine oder auch eine Kühlanlage offiziell kaufen wollte. Viele Bitten nach einem Deblockage-Schein stellte man vergeblich. - In dieser Zeit hatte die französische Militärregierung in Urbar eine Metzgerei beschlagnahmt. Hier durften nur noch Tiere zur Versorgung der Economats geschlachtet werden. Ein Economat war ein beschlagnahmtes Lebensmittel- und Gemischwaren-Geschäft, in dem nur Angehörige der französischen Besatzungsmacht einkaufen durften. Viele französische Offiziere hatten ihre Familien nach Deutschland kommen lassen und für diese deutsche Häuser beschlagnahmt. Die Bewohner dieser Häuser mussten durch die deutsche Ortsbehörde provisorisch mit Wohnraum versorgt werden.

Am Schlachttag war in der besagten Metzgerei die Kühlanlage ausgefallen. Mein Vater wurde gerufen. Er stellte sehr schnell fest, dass die Netzspannung wegen Überlastung so sehr abgefallen war, dass die Schützspule des Fanal-Ölschützes von Metzener und Jung die Drehstromkontakte nicht mehr anheben konnte. Mein Vater sagte das dem Metzgermeister und der französischen Aufsicht und da sei halt nichts zu machen. Der Franzose wurde wütend und ging mit der Waffe gegen meinen Vater vor. Er glaubte, einen Fall von Sabotage zu erleben. Meinem Vater blieb nichts anderes übrig als den Ölkasten, in dem sich die Kontakte befanden nach unten abzuziehen und mit einem passend gekürzten Besenstiel aus Holz die Kontaktbrücken nach oben zu drücken und somit fest zu setzen. Die Maschine lief sofort an, weil damals der Elektromotor an so einem Verflüssigersatz mit offenem Verdichter noch allgemein sehr robust und überdimensioniert war. Die Frage war nur, wie lange würde der Motor das mitmachen. Nach einem kurzen Gespräch kam man überein, dass man das Risiko des Verbrennens des Elektromotors eingehen wollte. Kein Unbefugter durfte sich der Kälteanlage nähern, weil die Kontakte ja frei zugänglich waren.

Der Metzgermeister und auch der Franzose hatten von Zeit zu Zeit im Kühlraum das Thermometer abzulesen und bei Bedarf die Maschine mit dem Hauptschalter aus- oder einzuschalten. Vater legte so die Verantwortung hierfür in die Hände des Metzgermeisters und des Franzosen. Die Anlage wurde auf diese Weise mehrere Tage betrieben, bis der Netzbetreiber seinerseits das Problem gelöst hatte. Zum Glück hat der Motor diese Belastung überstanden.

Der Betrieb entwickelte sich ganz hervorragend

Sehr bald hatten wir 5 Monteure beschäftigt, 2 Personen im Büro und auch 2 Verkäufer für Kühlanlagen. Zu der Zeit hatte das Verkaufsbüro der Firma Linde in Koblenz nur 2 Monteure. Der rasche Aufstieg der Firma brachte aber auch Probleme. Meine Eltern hatten kein Grundkapital bei der Gründung des Geschäftes gehabt und die Auswirkungen der Nachkriegszeit machten sich auch noch bemerkbar.

Ausbildung von Mitarbeitern

Fertig ausgebildete Monteure waren in der Nachkriegszeit nicht zu bekommen, weil es noch keine geregelte Ausbildung zum Kältemonteur gab und der Beruf in der Öffentlichkeit noch so gut wie unbekannt war. Vater musste Schlosser oder Elektriker zur Umschulung einstellen. Das war teuer. Zunächst konnte man dem Kunden den Stundenlohn für den Anlernling gar nicht oder nur reduziert berechnen, wenn die Arbeit normalerweise von einem Monteur geleistet werden konnte. - Wenn dann so ein Umschüler-Monteur im Anfang allein zur Montage oder Störungsbehebung unterwegs war, kam er eine oft an die Grenzen seines Könnens und mein Vater musste zu ihm zum Kunden fahren, um ihm zu helfen. Auch Reklamationen waren manchmal die Folge.

War der neue Umschüler so weit mit den Arbeiten vertraut, so war für ihn ein Fahrzeug und eine komplette Werkzeugausrüstung anzuschaffen. Lange Zeit konnten keine neuen Wagen gekauft werden. Es wurden gebrauchte Autos als Montagewagen hergerichtet. Wir hatten einen Opel P4, einen etwas größeren Opel, dem P4 ähnlich, etwas stärker motorisiert und mit einem Kastenaufsatz versehen, einen Ford Eifel mit Kastenaufbau, einen Tempo Matador und einen VW-Transporter. Die Fahrzeuge wurden blau lackiert und beschriftet mit „Mammut Kühlanlagen – Kühlmaschinen – Dienst“ und der Anschrift. Der Anfangsbuchstabe M erhielt die Gestalt eines Mammut mit seinem Rüssel und über dem Wort Mammut schienen Schnee- und Eiskristalle zu liegen.

Währungsreform

Inzwischen war im Jahre 1948 die Währungsreform gekommen und wir erhielten die D-Mark. Das Geld war anfangs sehr knapp, doch konnte man jetzt für Geld etwas kaufen, ohne mit Naturalien wie zum Beispiel Fleischkonserven oder Wein in Flaschen abgefüllt, im Tauschhandel zu bezahlen. Trotz des im Anfang knappen Geldes entwickelte sich das Geschäft nach und nach sehr gut. Es wurden viele Kühleinrichtungen für Kühlräume in Metzgereien, Kasernen und Hotelküchen verkauft.

Kühlräume und vielerlei andere Anlagen

Waren diese Kühlräume neu zu erstellen, so erfuhr naturgemäß die Kältefirma zuerst davon. Es war üblich, mit Spezialfirmen für die Kälteisolierung von Kühlräumen zusammen zu arbeiten. Mein Vater arbeitete zumeist mit einer der beiden namhaften, in ganz Deutschland operierenden Firmen zusammen und zwar mit der Firma Grünzweig & Hartmann, die in Koblenz ein Zweigbüro unterhielt. Er fuhr mit deren Büroleiter Fischer zur Baustelle des Kunden, um mit ihm und mit seinem Architekten zu verhandeln und die nötigen Angaben für die Bauplanung zu machen. Hierfür erhielt mein Vater – wie allgemein üblich – 5 % der Auftragssumme als Provision. Das Geschäft dieser Zusammenarbeit mit Herrn Fischer gedieh so prächtig, dass fast ein freundschaftliches Verhältnis entstand und das Ehepaar Fischer des Öfteren bei uns zu Gast war.

Waren die Fertigmaße des Kühlraumes klar festgelegt, dann hatte mein Vater das Angebot für die Mammut-Kühlraumanlage zu erstellen. Anfangs ließ er die Angebote bei Mammut-Kühlanlagen, Kölsch-Fölzer – Werke in Siegen ausarbeiten. Dann kam zu uns als Mitarbeiter im Büro Herr Voss, ein gelernter Kaufmann und früherer Berufssoldat. Er fand sehr bald im Sonderbauamt Koblenz, das für den Wiederaufbau und Neubau von Kasernen zuständig war, einen Beamten, den er aus seiner Soldatenzeit gut kannte. Das führte dazu, dass Herr Voss sehr viele Aufträge für Küchenkühlräume in Kasernen hereinholen konnte. Er ließ sich bei den Ingenieuren der Firma Mammut in der Kühllastberechnung unterweisen und fortan konnten wir in Vallendar die Angebote selbst ausarbeiten.

Neben Kühlraumanlagen wurden bald auch viele Anlagen für die Herstellung von Speiseeis in Bäckereien, Konditoreien und italienischen Eisdielen, ebenso Kühltheken und Kühlvitrinen in Gaststätten, Metzgereien und Konditoreien verkauft und montiert. Im Großraum Koblenz, entlang des Rheines, der Mosel und Lahn gehörten viele Betriebe der Gastronomie, Hotellerie, Metzgereien, Bäckereien und Konditoreien zu unserer Stammkundschaft.

Austausch von Altanlagen

Auch viele veraltete Anlagen wurden demontiert und neue geliefert. Die Kunden gaben unseren Monteuren nach erfolgter Neumontage oft ihre Altanlagen mit. Bei uns warteten auf ihre Verschrottung zum Beispiel von BBC ehemals gelieferte Audifren-Singruen-Maschinen, kompakte Solekühlmaschinen halbhermetischer Bauart, Marke „Autofrigor“ von Sulzer-Escher-Wyss oder auch der Linde Kühlautomat, Type GL, der von den Metzgern als der „Blumenpott“ bezeichnet wurde. Der GL-Automat war eine kleine runde Säule, in deren oberem Teil sich ein wassergekühlter Verflüssiger befand. Im Mittelteil war der Antriebsmotor mit dem Kompressor mit stehender Welle untergebracht. Darunter war ein nahezu kugelförmiger Sammler montiert. Das ganze war auf einem kreisrunden Zylinder aus Stahlblech montiert. In einem Ausschnitt waren die Absperrventile für Flüssigkeits- und Saugleitung zugänglich.

Wir wurden von den Außendienstmitarbeitern der Zubehörfirmen regelmäßig besucht. So kamen zu uns auch häufig die Herren Braune von FAS, Christof Fischer - von Kältefischer, Günther Back und Kurt Goetz von der Firma Danfoss und viele andere. Von der Firma Herion besuchte uns ein Herr mit dem seltenen und eigenartigen Namen Bim Böse. Herrn Böse konnte man nach seinem ersten Besuch nicht wieder vergessen. Er setzte ein ärgerliches Gesicht auf und nannte dann seinen Namen. Als mein Vater ihm die Tür öffnete und er sich so vorstellte antwortete mein Vater: „Macht nichts, kommen Sie trotzdem rein“.

Wandel in den 50er Jahren

So nach und nach konnten die großen Wettbewerber Ate, BBC, Frigidaire und Linde ihre Fertigung wieder aufbauen und der Konkurrenzkampf wurde härter. Trotzdem folgten mehr und mehr Monteure der vorgenannten Firmen dem Beispiel meines Vaters und machten sich selbständig. Inzwischen konnte man eine Ausnahmegenehmigung bei der Gewerbeanmeldung bekommen. Eine Meisterprüfung im Kälteberuf gab es noch lange nicht. Eine Generalvertretung eines größeren Herstellers benötigte man zur Anmeldung des Gewerbes nicht mehr. Bei den Herstellern Bitzer und Bock konnte man Kompressoren und Verflüssigersätze beziehen. Verdampfer und Verflüssiger kaufte man bei den Firmen Güntner, Küba und Roller, die übrigen Teile und Spezialwerkzeuge bei den ersten Kälte-Zubehör-Großhändlern ein, wie Christof Fischer, Schiessl und der Norddeutschen Technik (heute Frigotechnik). Die auf diese Weise arbeitenden selbständigen Kältemonteure konnten leicht die Preise der großen Kältefirmen unterbieten.

Eines Tages stellte der Kölsch-Fölzer Konzern fest, dass die kleine Tochter Mammut Kühlanlagen nicht mehr den Gewinn in erwarteter Höhe einbrachte. Mammut wurde aufgelöst. Restliche Lagerbestände und Ersatzteile kaufte Herr Schmidt auf, ein leitender

Angestellter bei Mammut. Zusammen mit einigen anderen Mitarbeitern und ehemaligen Mammut-Monteuren durfte er den Namen Mammut-Kühlung weiterhin benutzen. Die im ganzen Bundesgebiet bestehenden Mammut-Generalvertreter wurden so gezwungen, es den anderen selbständigen Kältemonteuren gleich zu tun. Sie hatten jetzt keinen Markennamen mehr und kauften ebenso bei den Großhändlern und einigen Herstellerfirmen ihre Verflüssigungssätze und Verdampfer ein. (Im Anfang hatten die Großhändler noch keine Verflüssigungssätze und Verdampfer in ihrem Verkaufsprogramm).

Etwas später erging es den Generalvertretungen der Firmen *Ate* und *Frigidaire* in gleicher Weise. Mein Vater firmierte jetzt nur noch unter „Allgemeiner Kühlmaschinendienst“. Mit zunehmendem Alter verlor sein Unternehmen im Raum Koblenz immer mehr an Bedeutung. Heute betreibt einer seiner beiden Söhne den kleinen Handwerksbetrieb weiter.