Carsten Petersen – Hamburg

Das fliegende Klassenzimmer

Abb. 1 Das Fahrzeug der „fliegenden Uhrmacherschule“

Anfang der 1930er Jahre beschloss der Reichsinnungsverband des Uhrmacherhandwerks in Berlin unter dem Vorsitz von *Reichsinnungsmeister Flügel* das Wissen seiner Mitglieder zu vertiefen und das berufliche Können zu steigern. Da es in der damaligen Zeit den Innungsmitgliedern nur mit erheblichen Kosten und Aufwendungen möglich war, für Schulungen zu den zentralen Fachschulen zu reisen, wurde die *fliegende Uhrmacherschule* ins Leben gerufen. Diese sollte, später mit drei Fahrzeugen ausgestattet, von Flensburg bis Garmisch und von Aachen bis Königsberg die Mitglieder vor Ort unterrichten. Denn Zitat: „Man darf mit dem einmal gelernten nicht «Stehenbleiben», sondern man muss mit «der Zeit gehen», und darf nicht «nachgehen»“.

1937 war es dann soweit, das erste Fahrzeug, ein *Opel P4*, wurde in Dienst gestellt. Der Heimatstandort war eine Garage in Berlin Bernau (Abb. 1). Pilot der fliegenden Schule war *Franz Müller*, geb. 1909 in Lübeck.

Abb. 2 Das noch unlackierte Fahrzeug vor der Garage in Berlin Bernau.

Abb. 3 Besichtigung des Wagens

Abb. 4 Der Schulungswagen mit dem Innungsemblem als Kührerfigur.

Seine vierjährige Ausbildung machte *Müller* an der Fachschule für das Uhrmacherhandwerk in Altona, heute ein Stadtteil Hamburgs, unter Direktor *Ernst Sackmann*. Aufgrund seiner hervorragenden Leistungen u. a. ausgezeichnet von der *Ernst Sackmann Stiftung* und einem bis dahin erstmalig vergebenen Diplom der Uhrmacherschule, wurde *Franz Müller*, nach Stationen in Heide und Kiel und der Meisterprüfung 1935 in Altona ,1936 als Schulungs- und technischer Leiter zur Durchführung von Meisterkursen und Lehrgängen jeglicher Art berufen.

Das fliegende Klassenzimmer machte schon allein durch sein Aussehen weithin auf sich aufmerksam und war sofort Stadt und Landgespräch (***Abb. 3)***. Selbst die Tagespresse berichtete über das Eintreffen der fahrenden Schule im jeweiligen Bezirk.

Das mittlerweile fertiggestellte Fahrzeug strahlte in einem elfenbeinfarbenem weiß mit dunkelroten Kotflügeln. Auf dem Dach war unübersehbar ein Innungsuhrmacher, welcher in ein Uhrwerk schaute. Davor eine eigens für das Fahrzeug konstruierte elektrische Uhr zur genauen Zeitanzeige. An den Seiten waren kleine Schaukästen, in welcher in der einen eine zerlegte Damenarmband- und in der anderen eine zerlegte Taschenuhr ausgestellt wurde. Oben um das Fahrzeug herum waren tanzende Uhren und welche mit Wanderstock abgebildet. Die fröhlich tanzenden Uhren zeigen mit der Hand auf den Meister, der sie repariert hat. Die Uhren mit Wanderstock sind noch auf dem Weg zum Meister. Am Heck war ein Uhrmacher abgebildet, mit dem Hinweis: „Uhren nur vom gelernten Uhrmacher mit dem Innungszeichen, reparieren zu lassen.“ Das goldene Ankerrad auf blauem Grund war auch als „Kühlerfigur“ montiert (***Abb. 4)***.

Im Inneren fand das Lehrmaterial wie Schautafeln, Vitrinen, Schauwerke aller Couleur, Chronometer,

Hemmungsmodelle, verschiedene Werkzeuge, wie etwa eine elektrisch angetriebene Drehmaschine, ein Lichtprojektor und diverse Versuchsapparaturen Platz *(**Abb. 5–7**)*.

Die Uhrmacherei war gerade im Umbruch und es tat sich ein neues Geschäftsfeld auf, das aber völlig neues Wissen voraussetzte: *Zeitdienstanlagen*. Es gab kleine Zeitdienstanlagen fürs eigene Geschäft, mit einer Haupt- und einer Nebenuhr zur Überprüfung zu reparierender Uhren, und zur Eigenwerbung an der Fassade. Kleine Zeitdienstanlagen mit vier Nebenuhren für Reklamesäulen (der Kunde war meist das vor Ort tätige Verkehrsunternehmen) und Zeitanzeigen an öffentlichen Gebäuden wie Rathäuser und Kirchen. Ebenso Lohnenswert waren auch größere Anlagen für Krankenhäuser, Schulen und noch komplexere Anlagen mit Zeitstempeluhren für Fabriken und die Industrie. Auch die Reichspost und die Reichsbahn benötigte umfangreiche Zeitsysteme, die dem Uhrmacher ein gutes Zubrot sicherten.

Dazu benötigte man nicht nur neue Kalkulationsansätze, sondern auch eine Zusammenarbeit mit anderen Berufsgruppen wie Fernmeldetechniker oder Elektroinstallateuren. Auch wurde ein zusätzlicher Arbeitsplatz mit eigenem Werkzeug, wie Messgeräte, Schraubendreher, Pinzetten, Zangen etc. benötigt, da bei elektrischen Uhren die Magnetfelder das Werkzeug für normale Uhren unbrauchbar machten, es sei denn, man entmagnetisierten das Werkzeug vor der jeder Verwendung in mechanischen Uhren. Wie wichtig dieser neue Arbeitsbereich war, kann man daran erkennen, dass zu jeder Schulung eine gemeinsame Zeitkontrolle im jeweiligen Ort stattfand. Dazu wurden mit allen Kursteilnehmern öffentliche Uhren zum Zeitvergleich aufgesucht. Meist fuhr der Obermeister mit seinem Wagen und einer über der Motorhaube gespannten Plane mit dem Verweis auf den Reichsinnungsverband und einer zu tätigen Zeitkontrolle als ortskundiger Kollege vorweg. Die Schule samt Schüler folgte. Die Uhren befanden

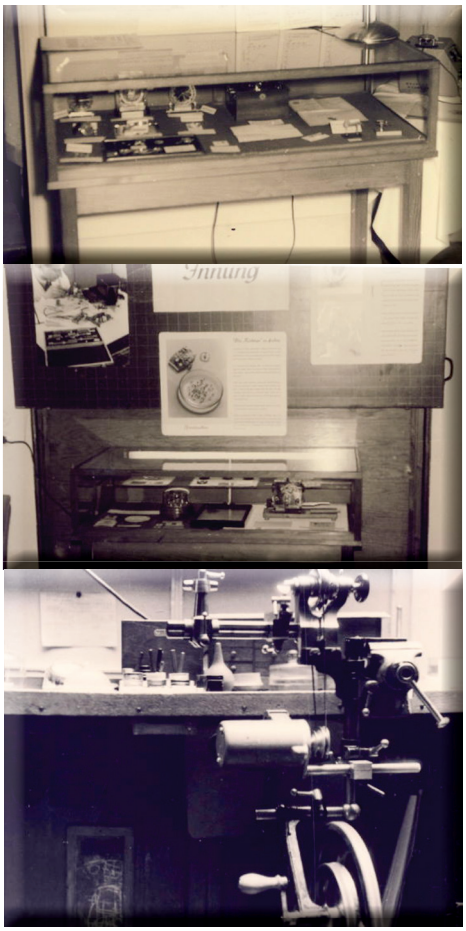

Abb. 5–7 Lehrmaterialien

Abb. 10 Zeitkontrolle in Dresden, zu erkennen ist auch das Fahrzeug des Innungsmeisters.

Abb. 11 Zeitkontrolle am Briefkasten.

Abb. 12 Start beim Innungsmeister

sich meist an zentralen Plätzen und Verkehrsknoten, aber auch Briefkästen wollten kontrolliert werden ***(Abb. 10, 11).***

Der Lehrgang fand jeweils an drei mal drei Tagen, mit je drei Tagen Unterbrechung, statt. Dadurch ging den Lehrgangsteilnehmern nicht zu viel Arbeitszeit verloren, beziehungsweise konnte der Firmenbetrieb aufrecht gehalten werden. Das bedeutete aber nicht, dass die Uhrmacherschule drei Tage Pause hatte. Die drei Tage wurden genutzt um in einem Nachbarbezirk zu unterrichten.

Da nicht nur Meister und Meisteranwärter, sondern auch Gehilfen und Lehrlinge an den Kursen teilnahmen, war die Nachfrage nach dieser Möglichkeit der Weiterbildung so groß, dass noch zwei weitere Schulen geplant waren, eine noch 1938 und eine weitere für Österreich ab 1939. Ob es zu diesen Fahrzeugen noch kam, entzieht sich der Kenntnis des Autors.

Die Rundreise startete in Sachsen mit Leipzig, Zittau (damaliger Obermeister *Horst Landrock* (Abb. 12) Hirschfelde, Oybin, Bautzen, weiter über Mitteldeutschland (Goslar, Braunschweig, Hildesheim) Magdeburg, Halberstadt Richtung Schlesien (Glatz, Oppeln, Gleiwitz, Neiße, Glogau) über Hinterpommern und Ostpreußen nach Danzig.

Durch den 2. Weltkrieg Krieg änderten sich die Schulungsaufgaben. Es wurden Kurse für rationelles Arbeiten durchgeführt. Das Lehrmaterial wurde nicht mehr mit dem PKW transpor-

tiert, sondern über den beschwerlichen Schienenweg. 1943 war auch damit Schluß.

Nach Kriegsende wurde der Reichsinnungsverband Ost-Berlin aufgelöst. Die fliegende Uhrmacherschule war kein Thema mehr.

Franz Müller wurde die Stelle als Fachlehrer an der Hamburger Uhrmacherschule angeboten. Er verzichtete jedoch zu Gunsten von *Hans Jendritzki* und übernahm das elterliche Geschäft in Lübeck(Abb. 13). *Franz Müller* blieb aber auch dort der Ausbildung im Uhrmacherhandwerk treu. Gleich nach dem Krieg hielt er unter sehr schlechten Bedingungen den Berufsschulunterricht in einer Baracke ab. Weiterhin war er noch viele Jahre tätig im Gesellen- und im Meisterprüfungsausschuss und Obermeister, der Innung Lübeck, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein und Stormann. Er führte die Innungen Lübeck und Kiel zusammen und war Mitbegründer des Landesinnungsverbandes Schleswig-Holstein. Er setzte sich gleich nach Kriegsende maßgeblich dafür ein, dass die Lehrlinge trotz Reiseerschwernisse wieder zur Hamburger Uhrmacherschule reisen konnten. Diese und etliche andere Tätigkeiten brachten ihm den Spitznamen ***„der Motor“*** ein.

Abb. 13 Das elterliche Geschäft von Franz Müller.

Quellen:
Fotoarchiv Müller
Fotoarchiv Jendritki, ©uhrenliteratur.de
Nordschlesische Tageszeitung
125 Jahre Innung für Uhren, Schmuck und Zeitmeßtechnik, Lübeck, Heft