

Zweibrücker Rundschau

STADTNACHRICHTEN

Verurteilter wird wohl bald nach Serbien ausgewiesen

Wenn im Februar 2024 seine viereinhalbjährige Haftstrafe im Zweibrücker Gefängnis endet, wird ein 50-jähriger Serbe Deutschland wohl verlassen müssen. Der Zweibrücker Stadtrechtsausschuss hat den Widerspruch des Mannes gegen dessen Ausweisungsbefehl zurückgewiesen. Wegen Droghandels in nicht geringen Mengen war der Serbe im Februar 2021 vom Zweibrücker Landgericht rechtskräftig zu der Gefängnisstrafe verurteilt worden. 1999 als Flüchtling nach Deutschland gekommen, war der Mann 20 Jahre lang als Gebrauchsgüterhändler in Pirmasens selbstständig. Bereits das Verwaltungsgericht Neustadt und das Obergericht in Koblenz hatten Widersprüche gegen seine Ausweisungsverfügung zurückgewiesen, die Ende 2022 vom Zweibrücker Ordnungsamt erlassen worden war. Als der Zweibrücker Stadtrechtsausschuss Anfang Juli im Rathaus über die Angelegenheit diskutierte, ließ sich der Inhaftierte von Rechtsanwältin Sonja Grass vertreten, die zum Termin die Ehefrau des Mannes und zwei seiner fünf Kinder mitbrachte. Die Angehörigen baten den Ausschuss um Milde, weil sie in Zweibrücken auf ihren Familienvater angewiesen seien. Und Besuchsfahrten nach Serbien seien den kranken Eltern und der gesundheitlich angeschlagenen Ehefrau des Verurteilten nicht möglich. Laut Rechtsamtsleiterin Annegret Bucher könnte der Mann jetzt noch einmal in Neustadt gegen seine Ausweisung klagen. |ghm

E-Roller rutscht auf Zebrastreifen aus: Fahrer bricht sich das Sprunggelenk

Eine Tour mit seinem Elektroroller endete für einen 61-Jährigen am Donnerstag im Krankenhaus. Laut Polizei ist der Roller nahe des Badeparadieses auf dem Weg nach Nieder-auerbach nach Passieren des Verkehrskreuzes auf einem Zebrastreifen ausgerutscht und der Fahrer gestürzt. Mit einem offenen Bruch am linken Sprunggelenk wurde der 61-Jährige in die Homburger Uniklinik gefahren. |ghm

UNTER DER HAUT

Batterie-Tattoo als Gedächtnisstütze

Wieso, um Himmels Willen, tätowiert sich jemand einen 9-Volt-Batterieblock auf linke Bein? Mit dem Text „Never Forget“ drumherum? „Als Bassist mit einem Aktivbass sollte man nie vergessen, einen 9-Volt-Block dabei zu haben. Als Akustikbassist auch nicht. Denn sonst steht man in der Probe, und das Gerät macht komische Geräusche“, erklärt Nicolas Perrault aus Oberauerbach lachend. So ein 9-Volt-Block wird in eine Aktiv-Bassgitarre eingesetzt. Ist die Batterie leer, funktioniert das Instrument nicht mehr richtig. „Mir ist das einmal während einer Probe passiert. Ich hatte damals einen Bass bestellt, der passiv sein sollte und dann doch aktiv gebaut wurde. Und nach drei Jahren war dann halt die Batterie leer“, gesteht der 35-Jährige schmunzelnd, der in der Pharmaindustrie in der Qualifizierung und Validierung von Geräten arbeitet. |thof



Nicolas Perrault FOTO: THOF

SO ERREICHEN SIE UNS

ZWEIBRÜCKER RUNDschau Verlag
Rosengartenstr. 1 - 3
66482 Zweibrücken
06332 9221-0

Abonnement-Service
Web: www.rheinpfalz.de/meinkonto
(Zustellrekommation, UHausservice, Umzug)
E-Mail: aboservice@rheinpfalz.de
Telefon: 06332 209980

Privatanzeigen
Web: www.rheinpfalz.de/anzeigen
E-Mail: kleinanzeigen@rheinpfalz.de
Telefon: 06332 2090031

Geschäftsanzeigen und Prospekte
Telefon: 06332 2090-033
Fax: 06332 2090-034
E-Mail: zweibruecken@mediawerk-suedwest.de

Lokalredaktion
Telefon: 06332 9221-40
Fax: 06332 9221-49
E-Mail: redzwe@rheinpfalz.de

Ein Stück Formel-1-Geschichte

Beim „Mythos Sportwagen“ am Zweibrücker Flugplatz konnte man am Samstag erleben, wie Sportwagen, Motorräder und Rennautos über eine Strecke entlang der Start- und Landebahn brausten. Darunter ein Rial ARC 1 aus Fußgönheim, der einst in der Formel 1 nach Punkten jagte.



Walter Lais (Mitte) fuhr am Samstag höchstpersönlich seinen Rial Formel 1. Der Rennwagen aus Fußgönheim hatte 1988 an der Weltmeisterschaft teilgenommen. FOTO: THOF

VON THOMAS FÜSSLER

1988 war der Bad Dürkheimer Günter Schmid mit Rial bereits zum zweiten Mal ausgezogen, um die Formel 1 zu erobern. Ziel des Unternehmers war es, seine Rial-Leichtmetallfliegen weltbekannt zu machen. Schmid ließ sich den Rial ARC 1 von dem österreichischen Gustav Brunner bauen, der zuvor für Ferrari gearbeitet hatte. Mit dem Italiener Andrea de Cesaris am Steuer bekam der Bolide den Spitznamen „Blauer Ferrari“. Heute gehört er dem früheren Sindelfinger Ferrari-Händler Walter Lais. Wo hat er das Auto her?

Wie so oft im Motorsport hat die Sache einen traurigen Hintergrund. Der heute 73-jährige Lais war ein guter Freund des 1985 im kanadischen Motorsport in einem Porsche 962 tödlich verunglückten deutschen Rennfahrers Manfred Winkelhock. Der war wiederum von 1982 bis 1984 in der Formel 1 für ATS gefahren. Mit diesem Team hatte sich Günter Schmid erstmals in der Königsklasse engagiert – von 1977 bis 1984. Das Team war in Bad Dürkheim stationiert.

„Es gab ein Auto zu kaufen, das damals von Manfred bewegt wurde. Das habe ich gekauft, und damit war mein Glück erfüllt“, erzählt Lais. Es handelt sich um ein Fahrzeug aus dem Jahr 1982, mit dem der Winkelhock-Freund früher schon einmal zum „Mythos Sportwagen“ nach Zweibrücken gekommen ist. Was zieht ihn eigentlich hierher in die Pfalz? „Weil man hier Lärm machen darf. Man darf ja mit diesen Autos kaum fahren, weil sie Lärm machen. Und ich wollte einiges ausprobieren.“ Wie oft nimmt Lais an solchen Veranstaltungen teil? „Viel zu oft.“

Den ATS hatte Walter Lais in einer Anzeige entdeckt. Das Auto stand in Frankreich. Als Lais seinen ATS in Ly-

on abholte, staunte er. „Das war bei einer anderen Firma, weil die den Motor vorbereitet hat. Da standen damals drei Rial-Autos run.“

Eines Tages sind Sponsoren des chilenischen Fahrers Eliseo Salazar darauf aufmerksam geworden, dass es diesen ATS bei Lais gab. Salazar war 1982 Teamkollege von Winkelhock gewesen; berührt wurde er damals aber wegen eines Faustkampfes. In Hockenheim, in der Ostkurvenschikane, setzte der damals führende Brasilianer Nelson Piquet hinter dem Chilenen zu Überrun-

dung an. Salazar machte nicht ausreißend Platz, beide kollidierten. Danach begann Piquet, wutentbrannt auf den vermeintlich Schuldigen einzuprügeln. Live im Fernsehen, vor Millionen Zuschauern.

„Salazar lebt noch. Der Sponsor wollte das Auto unbedingt haben. Dann habe ich den ATS wieder verkauft. Und habe mit gesagt, jetzt brauch' ich einen Rial.“ Zufällig war einer der Wagen, die er in Lyon gesehen hatte, schon bald fahrbereit.

Immer wieder gerät Lais über die Emotionen ins Staunen, die sein Au-



Mit dabei beim „Mythos Sportwagen“ war Andreas Schlachter, der hier an seinem Boliden aus der US-Rennserie NASCAR schraubt. FOTO: THOF

ten in originalgetreu nachempfundenen Anzügen.

Wenn Lais Manfred Winkelhock gekannt hat – konnte er vielleicht auch den im Jahr 2005 verstorbenen Günter Schmid? „Ja, gut sogar.“ Schmid galt als schwierig im Umgang mit Menschen. Wie war Lais' Verhältnis zu ihm? „Sehr schwierig. Aber man musste ihn so nehmen, wie er war, und deswegen hat es mit uns beiden funktioniert. Wir haben nie Krach miteinander gehabt. Aber manchmal habe ich schon gesagt, jetzt ist es aber genug.“

Günter Schmid, der Träumer

Der Bad Dürkheimer hat als Formel-1-Teamchef unzählige erfahrene Techniker und Teammanager verschlissen

VON THOMAS FÜSSLER

Zum „Mythos Sportwagen“ hat Walter Lais ein Formel-1-Auto nach Zweibrücken mitgebracht, das aus der Pfalz stammt. Chef des Teams, in dessen Diensten der Wagen einst stand, war der Bad Dürkheimer Günter Schmid, der zweimal in der Formel 1 sein Glück versucht hat. Günter Schmid gilt mit seinem Unternehmen ATS als Pionier der Aluminiumfliegen-Branche. Zuerst engagierte er sich als Sponsor auf knallgelben Rennwagen. Ab 1976 wollte er alles selbst und besser machen. Zunächst in der Formel 2.

Damals sprach es sich herum, dass der US-Amerikaner Roger Penske sein Formel-1-Team aufgeben wollte. Gerade erst hatte der Brite John Watson mit dem Penske PC 4 den Grand Prix von Österreich gewonnen. Weil der Pfälzer kein Englisch konnte, begleitete der Journalist Jochen von Österreich Günter Schmid zum Kauf. Schmid war ein Visionär, der von Siegen träumte,



Mit diesem Rial war Günter Schmid 1988 als Teamchef im Formel-1-Rennzirkus am Start. Hier, am Samstag in Zweibrücken, sitzt Walter Lais am Steuer. FOTO: THOF

aber als Pfennigfuchser jede Mark dreimal umdrehte, bevor sie ausgegeben wurde. „Lass das Auto am besten so, wie es ist“, lautete der dringende Rat des Journalisten an Schmid. Doch der hielt sich nur zu Beginn des Jahres 1977 daran. Der Franzose Jean-Pierre Jarier fuhr beim ATS-Debüt in Long Beach mit dem sechsten Platz sogleich einen Punkt ein. Doch das war es dann aber auch schon mit der Bad Dürk-

heimer Formel-1-Herrlichkeit.

Schmid verschliss in den folgenden Jahren unzählige erfahrene Techniker und Teammanager. ATS fuhr oft hinterher und punktete bis 1984 nur gelegentlich. Obwohl man zuletzt mit Manfred Winkelhock einen schnellen Mann am Steuer und mit dem BMW-Turbo einen Weltmeister-Motor im Auto hatte.

Trotzdem fuhren bis dahin nahezu alle damaligen deutschen Formel-1-Rennfahrer für ATS. Darunter 1978 Jochen Maas und ein Jahr später Hans-Joachim Stuck. Der Graunauer beging damit den Fehler seines Rennfahrerehebens: Statt ohne Gehalt in einen Williams zu steigen, unterschrieb er bei Schmid, weil es dort etwas Geld zu verdienen gab. Während Stuck dem Feld nur hinterherjagte, wollte er mit ihm angebotene Williams das überlegene Rennauto der zweiten Saisonhälfte.

1985 zog sich Günter Schmid zu nächst aus der Formel 1 zurück. Zwei Jahre später übernahm er den Felgenhersteller Rial und startete

1988 seinen zweiten Angriff als Teamchef. Fußgönheim war die Basis der Rennwagen. Konstrukteur Gustav Brunner. Der sogenannte Blaue Ferrari war schnell, erwies sich aber als sehr anfällig für Defekte. Oft fuhr Andrea de Cesaris im Mittelfeld mit. In Detroit wurde er sogar Vierter. In jenem Auto, das heute Walter Lais gehört.

Schon ein Jahr später floh Gustav Brunner zu Zakspeed. Und bei Rial wurde das Vorjahresauto für 1989 nur leicht überarbeitet. Der Münchner Christian Danner wurde in Phoenix damit ebenfalls sensationell Vierter. Der Weinheimer Volker Weidter konnte sich bei zehn Rennen aber nicht einmal qualifizieren.

Günter Schmid zog sich 2005 aus der Formel 1 zurück. 2005 starb er im Alter von 72 Jahren.

1983 hatte er dem „Spiegel“ gesagt: „Vielleicht fallen wir noch dreimal aus, vielleicht aber gewinnen wir schon das nächste Rennen.“ Das sollte ihm nicht vergönnt sein.

Mit dem Fahrrad ins Schriftsetzer-Handwerk gestartet

DER SEPP VOM HALLPLATZ: Wie sich das persönliche Engagement eines Berufsberaters bestens auszahlt hat

VON EDGAR STEIGER

„Dess glaabschde ned, wann ich dir veezhel, wie das domols war u wie ich zu meim Wuunscheruf komm bin! Vor raschid siebzisch Johr!“

Die RHEINPFALZ-Wirtschaftsessenze zur Arbeitswelt bietet viel Gesprächsstoff – auch denen, die längst in Rente sind. Vor allem die Schwierigkeiten, Nachwuchs für die Berufe zu finden: Freie Ausbildungsstellen gibt's genügend.

Dann dauert es nicht lange, bis die Frage vom Gegenüber kommt: „Wie war denn dass bei dir gewesen, domols?“ Wie bei anderen Schulkameraden? Der Vater bestimmte und hatte schon in seinem Arbeitsbetrieb angefragt, ob „sein Junger“ nach der Schulentlassung anfangen könnte. Das war in den großen Betrieben wie Dingler und Lanz oder Pörringer & Schindler nicht anders



wie beim Maler Roth oder den heimischen Schlossern. Die Buben kamen „in den Betrieb“, für die Töchter der Angehörigen wurde auf dem Büro ein Platz gesichert.

Natürlich war frühzeitig angefragt worden. Wenn dem Filius der Beruf des Vaters nicht passte und gab ein „Ich maan awwer ned!“; kam die Keule: „Dann such dir selber was!“ So fuhr der gerade 14-Jährige zum damaligen Arbeitsamt. Heute steht hier das Parkhaus am

Schloss. Der Junge kam mit seinem Fahrrad – und das war am Ende fast entscheidend bei der Berufsfindung. Denn die erste Frage des Berufsberaters Otto Neu lautete unvergesslich: „Bische middem Rad do?“ Nach dem Kopfnicken kam die Aufforderung: „Fahr mol himmer mir her!“ Das war nicht schwer, denn der Kriegsverwehrt Neu trat nur mit einem Bein in die Pedale. Es ging zu einer neuen Druckerei zweier Schriftsetzer-Meister in einer früheren Scheune in der Fruchtmarktstraße. Dort überredete der engagierte Berufsberater die Herren Erich Gölzler und Hans Nicklas, „denne kleene do“ doch als Lehrling einzustellen. Aber gleich gab es Klarheit: „No de Lehrzeit musche awwer widder gehn!“, was der neue „Schriftsetzer-Stift“ auch schon von manchen Schulkameraden so gehört hatte.

Doch ohne vorherige Prüfung

durch den Fachverband Druck hätte die Lehrstelle nicht angetreten werden können: In einem VW-Käfer, den der Vater eines der Beteiligten steuerte, kamen allein vier spätere Lehrlinge für das grafische Gewerbe aus Zweibrücken zur Prüfung im Arbeitsamt Pirmasens. Dort wollte ein Diktat geschrieben und eine größere Rechenaufgabe gelöst werden. Mit einer kleinen Zunge musste außerdem ein Stück Draht korrekt gebogen werden: Als Beweis für die handwerklichen Fähigkeiten des künftigen Nachwuchsmitarbeiters.

Die wöchentliche Berufsschule für die Setzer und Drucker befand sich in der früheren Schlosskaserne in Kaiserslautern. Heute steht auf dieser Fläche das imposante Rathaus der Barbarossastadt. Rückblickend heißt es: „Es waare awwer domols andere Zeide!“ Immer wieder mal wird das gesagt,

denn den Kontakt zu den damaligen Jüngern der „Schwarzen Kunst“ gibt es auch heute noch.

Andere Zeiten – auch weil es nicht damals möglich war, bei der Bahn wegen der Abtrennung des Saarlandes über Homburg in die Berufsschule zu fahren. Das hieß: Ein langer Schultag jede Woche, kurz nach fünf Uhr ging der Zug und um 20 Uhr war man wieder im Bahnhof Zweibrücken. „Wann nur die Grenz ned wär!“, stöhnten die Berufsschüler immer – aber die gab es noch eine ganze Weile.

Der Kontakt aber zum früheren Berufsberater Otto Neu, der später als Chef der Standortverwaltung der Bundeswehr in Ruhestand ging, riss nie ab: Wenn der frühere „Stift“ ihn höflich grüßte, kam prompt die Frage: „Hann ich's domols richdich gemacht!“ Was ihm gerne bestätigt wurde.