


Manfred Höss

Just on the Line

Biografische Erzählungen

edition litera



Unverkäufliche Leseprobe der Verlags- und Imprintgruppe R.G.Fischer

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar.

Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder für die Verwendung in elektronischen Systemen.

© Verlags- und Imprintgruppe R.G.Fischer Verlag

Manfred Höss

Just on the Line

Biografische Erzählungen

edition litera
im
R. G. Fischer Verlag

Die Namen der vorkommenden Personen wurden aus Gründen des Datenschutzes geändert.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar

© 2008 by R.G.Fischer Verlag
Orber Str. 30, D-60386 Frankfurt/Main
Alle Rechte vorbehalten
Titelfoto: Fraport, Bildstelle
Schriftart: Times 11°
Herstellung: SatzAtelier Cavlar / NL
Printed in Germany
ISBN 978-3-8301-1438-3

Vorwort

Das sind meine Erinnerungen an die Zeit, als ich als Flugzeugtechniker in Frankfurt am Main am Flughafen und in aller Welt eingesetzt war. Ich schildere allerlei Lustiges, aber auch Gefährliches, Informatives und Tragisches, wie z.B. Unfälle, Flugzeugabstürze. Die ganze Palette aus 47 Arbeitsjahren, 41 Jahre Flugzeugwartung, davon 37 Jahre in der Technik der Verkehrsfliegerei. Homebase in Frankfurt, Vertretungen in USA, Südamerika, Europa, Nah-Ost und in Afrika. Mehrmonatige Abordnungen nach Syrien und Kenia zu deren Staats-Airlines. Als Musiker habe ich mit unserer Airline-Band von 1972 bis 1986 nebenbei ein bis zwei Weltreisen pro Jahr unternommen.

Im 5. Kapitel beschreibe ich 14 Jahre Urlaubsergebnisse auf Phuket, Koh Samui. Ich war von 1980 bis 1994 jeweils vier Wochen pro Jahr auf den Inseln. Da passierte so einiges, eine ganz andere Welt tat sich da auf. Die Technik bleibt da mal außen vor. Es geht um Liebe, Freud und Leid, Tod unter Palmen – und um einen ganz speziellen Flugzeug-Crash.

In der Einleitung beschreibe ich sechs Jahre meiner Tätigkeit als Automechaniker von 1959 bis 1965 in Ansbach, Mittelfranken. Anekdoten zum Schmunzeln und andere Geschichten. Der Zeitraum von 1965 bis 1969 beschreibt vier Jahre Tätigkeit bei der Luftwaffe (Starfighter in Manching beim AG51 Immelmann).

In insgesamt 24 Kapiteln tut sich einiges, das kann ich jetzt schon versprechen. Viel Spaß beim Lesen!

Einen schönen Gruß an dieser Stelle speziell an die Musiker der »Rockets« von Heilsbronn und an die damaligen Band-Kollegen der »Swinging Beats« von Ingolstadt aus den sechziger Jahren, die u.a. in den Geschichten zum Teil namenlos oder mit veränderten Vornamen mitbeteiligt sind. Alle Mitglieder unserer Airline-Band, die speziell in der Zeit von 1972 bis 1986 weltweit mit auf Tour waren, sind natürlich auch begrüßt. Ich hab alle euere Namen im Internet aufgestöbert. Das waren ja nicht wenige, über 20 Musiker an der Zahl (incl. zwei Mädels), die in dem Zeitraum von 14 Jahren kurz oder länger Bandmitglieder waren. Ich hoffe,

euch allen geht es gut. Last but not least einen speziellen Gruß an unseren Bandleader, ein Multi-Organisationstalent. Was der alles auf die Beine stellte, war schon beachtlich. Zu guter Letzt grüße ich die Musiker, fünf an der Zahl, meiner Familienfest-Band von 1987 (21. Kapitel).

Einen speziellen Gruß an Firmen und Institutionen wie Baufirma Bilfinger und Berger in Mannheim, Aufklärungsgeschwader AG51 Immelmann in Jagel (Kropp, Schleswig-Holstein), Radio »Deutsche Welle« in Köln, deutsche Clubs in Buenos Aires, in Lima, Rio de Janeiro und in Sao Paulo (vom Club Transatlantico ziert ein Wimpel seit über 20 Jahren mein Wohnzimmer).

Manfred Höss

Einleitung

1959–1965

Am 1. August 1959 fing ich eine Lehre als Automechaniker in Ansbach bei einem Autohaus in der Nürnberger Straße an. Sechs Tage die Woche wurde damals gearbeitet. Für die Lehrlinge war unter der Woche immer so gegen 19:00 Uhr Feierabend, nach den Aufräumarbeiten. Am Samstag so gegen 15:00 Uhr. Von 12:00 bis 15:00 Uhr war Werkstatt putzen angesagt, kehren, im Hebebühnenbereich die Fliesen schrubben usw. »Lehrjahre sind keine Herrenjahre« war so ein Spruch von damals (und auch von heute). Nun gut, musste man eben durch. Wenn ich nach Hause kam, hatte meine Mutter bereits Wasser aufgesetzt auf dem Gasherd in der Küche, eine Zinkwanne war in meinem Zimmer aufgestellt, die wurde dann mit warmem Wasser gefüllt. Zum Baden hat das Teil nicht gereicht, dafür war es zu klein, man ist einfach zum Waschen darum herumgeturnt. Badezimmer gab es keines. Geheizt wurde noch mit Holz und Kohle, so war es damals, Ende der fünfziger Jahre.

Und jetzt folgen einige kurze, zum Teil etwas makabere Geschichten aus meiner Zeit in der Autowerkstatt.

Wo geschraubt wird, fallen auch Späne

Eines Morgens kam ein VW Käfer mit Unfallschaden in die Werkstatt in der Nürnberger Straße. Die vordere Partie war ganz schön eingedrückt. Der Besitzer war ein guter Bekannter unseres Chefs und brauchte dieses Fahrzeug so schnell wie möglich wieder einsatzbereit. Unser Chef kam persönlich herunter und beriet mit den Karosserie-Schlossern, wie man diesen Schaden mit etwas Improvisation, ohne großen Teilewechsel reparieren konnte. Die Arbeiten zogen sich über den ganzen Tag hin. Zum Feierabend hin hatte der Käfer schon wieder ein ganz normales Gesicht. Das Fahrzeug war aber noch nicht ganz fertig und befand

sich am Kopfende des Werkstattbereichs auf der Hebebühne. Die Mechaniker, die damit zu tun hatten, waren zu Überstunden vergattert und im Moment gerade mal nicht am Objekt.

Nun war es üblich, die Bühne jeden Abend zu Reinigungsarbeiten frei zu machen. Ein Lehrling, im dritten Lehrjahr schon, ließ den Wagen herunter, und jetzt kommt, was kommen musste: Beim Herunterfahren von der Bühne hat es so eine Unsitte gegeben, man ist die Werkstatt längs gebrettert mit anschließender Vollbremsung. Normal wurde das bei Bremsenreparatur als Test gemacht. Einen Prüfstand gab es damals noch nicht, man hat nach der Vollbremsung die Reifenspuren verglichen, ob da eine Ungleichheit zu sehen war. Die Schleifspuren sollten alle vier die gleiche Länge aufweisen. Nach Feierabend hat das der eine oder andere Lehrling des dritten Lehrjahres auch mal ausprobiert, wenn nicht der Meister gerade in der Nähe war.

Unser Freund war unterwegs mit dem Käfer von der Hebebühne, Vollgas, längs durch die Werkstatt und Vollbremsung, und da lag der Hund jetzt begraben. Die Bremsen waren noch gar nicht in Funktion, noch nicht angeschlossen. Das Fahrzeug knallte mit Karacho in eine am anderen Ende der Werkstatt stehende Werkbank. Der Fahrer blieb relativ unverletzt, aber der Käfer sah jetzt von vorne noch viel schlimmer eingedrückt aus als am Morgen, als er angekommen war.

Es war das einzige Mal, dass ich unseren Chef eine schallende Ohrfeige austeilen sah.

Fahren strikt verboten – etwas zum Schmunzeln

Autofahren war uns Lehrlingen strengstens untersagt. An einem Nachmittag im Winter war mir ein VW-Transporter draußen auf dem Hof im Eingangsbereich des Werkstatttores ein wenig im Wege. Warum auch immer, hab ich vergessen. Das Fahrzeug stand längs des Hofes und mit den Vorderreifen vor einem kleinen Schneehaufen. Der Eingangsbereich war geräumt. Weiter hinter in dem Hof lag noch Schnee, ein paar Zentimeter hoch und festgefahren.

Ganz am Ende des Hofes standen ein paar nagelneue VW

Käfer. An einem von denen war ein Mechaniker gerade mit der Montage von Nummernschildern beschäftigt, im Moment auch noch auf der zu mir herschauenden Rückseite des Fahrzeuges.

Fahren war ja strikt verboten für uns Lehrlinge. Was also tun? Wie bekam ich den Transporter über den kleinen Schneeanatz rüber. Da kam mir die Idee, einen Gang einzulegen und den halben Meter mit Hilfe des Anlassers zu überbrücken. Dabei bin ich nicht eingestiegen, war ja strengstens verboten. Ich legte den ersten Gang ein, draußen stehend, die Fahrertür offen, bewegte den Zündschlüssel zum Betätigen des Starters. Die drei Schritte kann ich ja nebenher laufen, dachte ich. Der Anlasser drehte los, und jetzt wurde es fatal. Zu meiner Überraschung sprang der Motor sofort an (was bei dem alten Transporter nicht zu erwarten war), und ich stolperte auch noch über diesen kleinen Schneeanatz, dann fuhr mir das Fahrzeug davon. Relativ zügig den Hof längs, auf den Mechaniker zu, der gerade hinten ein Nummernschild an einem neuen Käfer befestigte. Dem konnte ich gerade noch zurufen: »Hau ab!« Mit einem gekonnten Hechtsprung zur Seite brachte er sich in Sicherheit.

Der Transporter fuhr natürlich hinten auf den nagelneuen VW 1200 Export Käfer auf und verursachte einige Beschädigungen.

Was war passiert? Warum sprang der so schnell an und vor allem, warum fuhr der so schnell? Der Motor war warm, musste kurz vorher mal gelaufen sein. Der Joke, das war früher die manuelle Starthilfe (was heute die Startautomatik ist), war gezogen. (*Das erste wusste ich nicht und das zweite hatte ich wohl übersehen.*) Das erhöhte die Spritmenge natürlich und auch die Motor-Leerlauf-Drehzahl und verschloss die Luftzufuhr zum Teil. Das Gemisch wurde fett (angereichert), deswegen konnte er mir entweichen.

Der Besitzer des neuen VW Käfers kam aus der Werkstatt und sah das Vorgefallene. »Noch keinen Meter gefahren und schon einen Auffahrunfall«, sagte er vor sich hin. Er nahm es aber relativ gelassen, zu einer Ohrfeige kam es nicht. Immerhin hab ich die Vorschrift befolgt, kein Auto zu fahren, stattdessen hab ich ein Auto »fahren lassen«, damals im Winter 1960/61.

Umzug in eine neue Werkstatt in der Bandelstraße

1962 oder 1963 war es mittlerweile geworden. Der große Umzug stand im Raum. In der Bandelstraße, den Berg hoch linksseitig, war eine neue Autowerkstatt gebaut worden, und nun galt es die Einrichtungen, so weit noch gebraucht, von der Nürnberger Straße dorthin zu bringen. Die dort installierten Hebebühnen hab ich zum Teil während der Bauphase mit einbauen helfen. Für eine gewisse Zeit war ich da als Helfer abgestellt. So viel, so gut.

Mit einem Mechanikerkollegen war ich am Umzugstag unterwegs. In der Nürnberger Straße hieß es: »He, ihr zwei, geht rauf zur Bandelstraße, dort werdet ihr gebraucht.« Also los, rauf zur Bandelstraße. Dort angekommen, wurde uns gesagt: »Geht wieder runter, hier sind schon genug Leute!« Koordinieren muss man eben können, hab ich viel später als Vormann in der Flugzeugwartung auch lernen müssen. Wir zwei, jung und unbedarft, kamen auf die Idee, uns für den Nachmittag »abzuseilen«, wie man das zu nennen pflegte. Oben wollten sie uns nicht, die unten in der Nürnberger Straße dachten, wir wären oben! Hinter dem Areal der alten Werkstatt in der Nürnberger Straße gab es eine Wiese, da standen jede Menge Autos, neue und gebrauchte. Da gingen wir jetzt hin und setzten uns in eine gebrauchte Borgward Isabella mit Radio, hörten Musik und ließen es gut sein. Die konnte man damals einschalten, ohne den Zündschlüssel des Fahrzeuges zu haben. Beinahe wäre das aber schiefgegangen. Ein Autoverkäufer näherte sich dem Fahrzeugpark und kam fast bis an unseren Borgward. Ich überlegte schon krampfhaft, welche Ausrede wir uns einfallen lassen sollten, warum wir in dem Wagen saßen, da drehte er plötzlich wieder ab. Der Nachmittag war gerettet.

Ein Zeremonienmeister und die Sache mit der Schwerkraft

In der neuen Werkstatt arbeitend, hatte ich es mal mit einem Kunden der besonderen Art zu tun, ein sogenannter »Zeremonienmeister«. So was gab's damals. Der hatte ausschließlich mit »Beerdigungen« zu tun, die Leute zum Grab führen usw. Der Mann schien mir jenseits von Gut und Böse zu sein.

Ein Kundendienst an einem relativ neuen VW Käfer stand an. Ich hatte das Teil auf der Hebebühne und legte los. Zündkerzen raus, Luftfilter runter zum Reinigen, Unterbrecher prüfen, Zündung und Ventile einstellen usw. Zum Ölwechsel das Auto hochgefahren, Motoröl abgelassen und das Filterelement an der Unterseite ausgebaut zum Reinigen. Während der ganzen Zeit schwänzelte jener Herr um mich herum, mir ständig etwas erzählend. Ziemlich weltfremd, was der da so von sich gibt, dachte ich mir und tat so, als würde mich das alles interessieren. »Wie schnell doch so ein Auto fährt«, sagte er, einmal wäre er fast 80 Sachen gefahren. Dann fährst du bei der anschließenden Probefahrt besser lieber nicht mit, dachte ich mir so, unser Meister war bekannt für seine rasanten Fahrkünste.

Das Ölsieb war gereinigt, und ich war dabei, es an seinem Platz an der Motorunterseite wieder einzubauen. Da tauchte jener Herr mit etwas besorgter Miene, über seine Brille schauend, bei mir unter das Auto und fragte: »Wollen Sie da kein Öl mehr einfüllen?« Ich war etwas perplex. »Wie denn?«, fragte ich. »Ja, ääh, Sie schrauben das ja wieder zu«, antwortete er, immer noch etwas verunsichert, »es ist aber kein Öl mehr drinnen.« Mich haute es jetzt fast um, ich musste mich tierisch zusammenreißen, um nicht vor Lachen loszuprusten. Mit gequält ernster Miene erklärte ich jenem Herrn, dem das Gesetz der Schwerkraft wohl ein Rätsel war: »Das Öl füllen wir schon noch ein, aber von oben, dazu muss das Auto erst mal wieder herabgelassen werden.« Das hat ihn dann sichtlich beruhigt und überzeugt.

Flugzeugabsturz bei Petersdorf, Boeing 720

Wieder irgendein Arbeitstag, ein Nachmittag so in den frühen Sechzigern in der neuen Werkstatt an der Bandelstraße. Während ich mit einem Fahrzeug auf der Bühne beschäftigt war, hörte ich plötzlich ein dumpfes, grollendes Geräusch, wie ein etwas entfernter Gewitterdonner. Seltsam. Gewitter war weit und breit keines zu erkennen. Nun lag die Werkstatt ja an einem Hang, aus dem Fenster blickend, konnte man das ganze Tal überblicken. Ich öffnete das Fenster und sah gegenüber am Horizont einen Rauchpilz

in die Luft aufsteigen. Wie so ein kleiner Atompilz. Was war dort geschehen? Zuerst war die Vermutung, den Amis ist auf dem Urlass, das war ein hügliges Gelände gegenüber, was um die Ohren geflogen, explodiert. Dort oben war ja jede Menge militärischer Kram stationiert, u.a. auch Flugabwehrraketen in Bunkern. Meine Sorge galt Wengenstadt, dort kam meine Mutter (eine geborene Heinrich) her, und wir hatten einige Verwandtschaft dort. Die Richtung konnte so ungefähr stimmen.

Es stellte sich kurz darauf aber ganz anders dar. Ein Verkehrsflugzeug, eine Boeing 720, der Vorläufer der legendären Boeing 707 (ein Langstreckenflieger), ist ein Stück weiter weg bei Petersdorf abgestürzt. Das Flugzeug befand sich auf einem sogenannten Werkstattflug, also ohne Passagiere. Dem ist, wenn ich mich recht erinnere, bei einer Flugfigur das Leitwerk weggebrochen.

Am späten Nachmittag hab ich die Unfallstelle mit dem Moped aufgesucht. Die Trümmer lagen auf einem Feld verstreut, unweit von einem Bauernhof. Ein Triebwerk lag vor einer Scheune, weitere Einzelheiten sind mir wegen des langen Zeitraums nicht mehr geläufig. Das ist jetzt mehr als 40 Jahre her.

Meine Mopedzeit ab 1961 – Am Ende mehr Glück als Verstand

1961 kam dann meine Mopedzeit. Ich hatte eine alte NSU Quickly geschenkt bekommen. Später hab ich eine gebrauchte NSU TT mit Sitzbank gekauft. Gegenüber vom Gasthof »Zum goldenen Anker« in der Eyberstraße 15 war so ein Händler. Ich habe mehr geschraubt, als dass ich gefahren bin, da ich den Motor frisiert hatte. Die anderen Jungs mit betuchteren Eltern hatten schon die stärkere Version mit dem größeren Nummernschild. Um da etwas mitzuhalten, hab ich den Motor aufgemotzt, frisiert, da ging durch die Überlast ständig was am Getriebe oder an der Kupplung kaputt.

Meine Mutter hatte den Vorrat an Verbandszeug ständig nachzufüllen; in Ansbach und Umgebung habe ich öfter mal Kontakt mit dem Straßenbelag aufgenommen.

Mit der NSU Quickly ist mir während der Fahrt einmal der Lenkhalter komplett durchgebrochen. Plötzlich hatte ich den

Lenker lose in den Händen, zu allem Überfluss hatte ich gerade einen Kumpel abgeschleppt mit einem Wäscheseil. Er fuhr dieses blaue Ding, eine sogenannte »VICKY«. Wir waren zu zweit unterwegs auf einer Spritztour Richtung Weihenzell, und er hatte Kettenschaden auf dem Rückweg. Es ging gerade den Berg rauf, von Weihenzell auf Grüb zu, da waren wir Gott sei Dank nicht so schnell unterwegs. Die Böschung und die dort positionierte Dornenhecke haben wir beide dann sozusagen nur leicht kontaktiert. Das anschließende Heimschieben des Mopeds zeigte sich als sehr umständlich. Ohne Lenker lief das Teil ständig nach links oder rechts weg wie ein bockiger Esel.

Mit dem anderen Teil, der NSU TT, hab ich zweimal zusammen mit meinem Freund Rainer Haas aus der Nachbarschaft spektakuläre Vorfälle gehabt. Einmal sind wir im Winter an einem sonnigen Sonntagnachmittag zusammen mit dem Moped in den Hennenbacher Weiher eingebrochen. Wir waren auf dem Eis, ich benutzte so anschraubbare Schlittschuhe. Das waren sogenannte



Eine NSU Quickly, dahinter steht eine Vicky
(Foto von einem Oldie Treffen)

Absatzreißer. So hie und da ist der Absatz weg gewesen, den hat man dann zuhause wieder angenagelt. Mit den Schlittschuhen ist man mehr geschoben als zügig geglitten mangels Hohlschliff. Ich gehe heute noch aufs Eis, jeden Winter, wir haben in Frankfurt eine 400-Meter-Außenbahn und dazu die Eissporthalle. Wenn ich meine heutigen Schlittschuhe betrachte, Schalenschuhe, die Schienen mit Profil und Hohlschliff! Was waren wir in der Mehrzahl damals arme Schweine, uns mit so einem minderwertigen Zeug abzuplagen. Natürlich gab's auch schon richtige komplette Schlittschuhstiefel mit richtigem Schliff, das war aber für unser-eins damals finanziell unerreichbar. Meine Absatzreißer hab ich bei uns im Haus auf dem Dachboden aufgegabelt. Die lagen da so rum, und schon waren sie »mir«.

Zurück auf den Hennenbacher Weiher: Das Eis war nicht besonders rutschig, da sich noch eine festgefrorene Schneedecke darauf befand. Das Moped griff ganz gut auf diesem Untergrund. Es knackte zeitweise, ich fuhr darauf herum, es machte Spaß und es wollten sich immer mehr anhängen an mein Moped und mitgenommen werden. Einige Runden hatten wir gedreht, dann krachte es plötzlich, die Eisdecke gab nach und wir standen alle bis zum Bauch im Wasser, etwas zu feucht für einen kalten Wintertag. Das Wasser roch ziemlich moderig. Das Moped haben wir dann mit Hilfe von Leitern und einem Strick wieder herausbekommen. Den Spaziergängern, die am Ufer stehen geblieben waren, haben wir ein schönes Schauspiel geliefert. Es war wie schon gesagt ein kalter sonniger Nachmittag, So nass wie wir waren sind wir, Rainer und ich, dann nach Hause gelaufen. Das Moped hatte zu viel Wasser geschluckt. Der Mutter hab ich natürlich erzählt, ich wäre in einen Wassergraben gefallen. Wenn ich mich recht erinnere, hatte ich noch nicht einmal einen Schnupfen danach. Und das ohne Grippe-Impfschutz (das gab es damals noch gar nicht), etwas abgehärtet waren wir da doch schon zu der Zeit.

Wieder irgendein Sonntagnachmittag in Ansbach

Rainer und ich waren mit dem Moped NSU TT unterwegs, das Teil hatte immerhin schon eine Sitzbank. Von der Nürnberger

Straße, an einer Metzgerei vorbei, links hoch Richtung Siedlung am Kammerforster Hang, den Berg hoch- und wieder heruntergebrettert. Das hat Spaß gemacht! Auf der Geraden haben die 50-ccm-Motore ja nicht so viel hergegeben. Wir fuhren volle Kanne den Berg herunter, rechtwinklig auf die damals stark befahrene Nürnberger Straße zu. (Im Internet hab ich den Straßennamen herausgefunden: »Othmayrstraße«.) Rechts sieht man die Güllschule. Nun wurde es langsam Zeit zu bremsen. Beim Bremsversuch tat sich erst mal gar nichts, ich hörte nur, wie das Bremsgestänge auf die Straße fiel, sich also ausgehängt hatte; ich hatte null Hinterradbremsefunktion. Die Vorderradbremse wirkung reichte nicht aus, die war damals zu schwach ausgelegt. Damit kommen wir von rechts kommend auf jeden Fall in den fließenden Verkehr der Nürnberger Straße hinein und dann liegen wir vor oder unter einem Auto, das ging mir blitzschnell durch den Kopf. Ein Fahrzeug fuhr gerade die Nürnberger Straße von links kommend Richtung Innenstadt und hinter diesem in einem gewissen Abstand ein grüner Ford Kombi eines Kinderwagenhändlers (den Namen weiß ich noch, er beginnt mit »S«). Zwischen den beiden bin ich ohne zu bremsen durchgebrettert. So schnell wie nur möglich über die Nürnberger Straße zu kommen, das war mein Ziel. Was wir auch dann, ohne überfahren zu werden, geschafft haben. Danach konnte ich noch eine leichte Kurve nach rechts einleiten, aber die Fliehkraft war zu groß. Wir sind auf dem Gehsteig gegenüber an einer Betonsäule, die zu einem Schiebegatter gehörte, aufgeprallt. Da war so ein Baustofflager, unweit vom Gasthaus »Zum goldenen Anker«, in dem ich zuhause war. Die Säule war etwa 1,50 m hoch, über die bin ich dann kopfüber geflogen, in die Baustoffhandlung hinein, zwischen Abflussrohren und anderem Zeug gelandet. Kein Wunder, wenn man so plötzlich stehen bleibt. Einer meiner Schuhe segelte bis an die angrenzende Gärtnerei. Mein Kumpel Rainer, der hintendrauf saß, hatte sich an dem Sitzbankbügel hinten relativ gut festhalten können und hat den Abflug somit abgebremst und es nur bäuchlings bis »auf die Säule liegend« geschafft.

Nun war's passiert, für einen Moment guckten wir uns beide an – Rainer lag bäuchlings auf der Säule und ich drinnen auf dem Rücken in dem Baustofflager. Er fragte: »Geht's noch, Freddy?«

(Mein Spitzname damals.) Ich rappelte mich hoch, merkte erst mal gar nichts, alles okay. Rainer fehlte aufs Erste sichtbar so weit auch nichts. Das Moped war platt bis zum Tank. Das war mehr Glück als Verstand, dachte ich mir. An den Fingern meiner linken Hand waren Hautabschürfungen zu erkennen. Da war ich, den Lenker haltend, an dem hölzernen Schiebegatter längs gerutscht. Einen Muskelfaserriss hatte ich dann doch noch im linken Oberschenkel. Den verspürte ich aber erst nach einer geraumen Weile. Ich war mit dem Oberschenkel auf das so etwa eineinhalb Meter hohe Schiebegatter aufgeprallt, welches natürlich auch nicht mehr dastand, es lag dann im Lager auf dem Boden. Der Halter an der Betonsäule war ausgerissen. Die Säule selbst war im oberen Drittel quer durchgerissen, hing aber noch an den Betoneisen. Der Fahrer des Ford Kombi tobte herum wie verrückt, so erschrocken hatte er sich, als wir, von rechts kommend, direkt vor seinem Kombi die Straße überquerten. Ein Nachbar hat das alles vom Fenster aus beobachtet, sein Kommentar damals: »Ich war im Krieg, aber so was hab ich noch nie gesehen!«

Anmerkung:

Mein ganz spezieller Dank geht an dieser Stelle noch einmal nach so vielen Jahren an den Betreiber dieser Baustoffhandlung. Der hat damals alle Schäden an seinem Schiebetor samt der kaputten Betonsäule in Eigenregie repariert, ohne groß darüber mit mir zu reden, oder Forderungen finanzieller Art an mich zu richten. Rainer und ich waren dort bekannt, wir halfen hie und da, wenn Not am Mann war, LKWs mit Baustoffen zu entladen. Wir waren ja Nachbarn und hatten Sichtkontakt zu dem Baustofflager.

*Erster Band-Kontakt in Sachen Musik so ab 1964–1965,
Ansbach Heilsbronn*

Mittlerweile war ich Geselle mit Führerschein und fuhr einen alten BMW V8 mit 6-Zylinder-Motor ausgerüstet. Natürlich war das Fahrzeug zwei Nummern zu groß für meine finanziellen Verhältnisse, aber was soll's. Im Radio hörten wir den Sender Radio Luxemburg, vor allem abends mit englischer Moderation.

Am Sonntagnachmittag war zum Kaffee *Camillo Felgen* angesagt, und die englische Band mit den Pilzköpfen löste eine neue Musikwelle aus. Bands gründeten sich an allen Ecken, eine davon waren die Heilsbronner »Rockets«. Mit denen wollte ich unbedingt in Kontakt kommen. Mein Ziel damals war Schlagzeuger zu werden. Es kam mir zu Ohren, dass die Buben häufig als Anhalter in der Nürnberger Straße zu finden waren. Die bin ich dann so lange auf und ab gefahren, bis einer winkte. Sie waren durch ihren Haarschnitt von weitem erkennbar. Die fuhr ich dann nach Heilsbronn und bin gleich mal mit in deren Übungsraum. Dort stand u.a. ein einfaches Sonor-Schlagzeug, und ich durfte gleich mal ein wenig üben. Von da an war ich in ständigem Kontakt mit der Band. Bei allen Aktivitäten mithelfend und natürlich der Fahrer. Heute würde man sagen »Roadie«.

Meine Übungs-Einheiten auf dem Schlagzeug zeigten Wirkung. Ich merkte, das geht mir gut von der Hand, und so wurde ich zum *standby drummer* der Band ernannt. Es ist aber damals zu keinem öffentlichen Einsatz gekommen.

Damals war der Drummer-Job »Schwerstarbeit«. Von Verstärkung, Abnahme über Mikro nicht zu reden. Die Buben drehten die Verstärker auf, und der Drummer musste mit körperlicher Kraft dagegenhalten. Egal, es hatte mich voll erwischt, das Fieber der Zeit.

In Weißenburg waren wir mit einer Berliner Band (die sich kleideten wie einst die Ansbacher Markgrafen) im Vorprogramm. Die hatten den Hit »Poor Boy« drauf. Und in Kulmbach waren wir – aber mit einem anderen Künstler, nämlich *Tony Sheridan*, im Hauptprogramm; »Skinny Minnie« war dessen Hit damals. Dieser Vortrag endete in einer mittelschweren Rauferei, die jungen Kulmbacher Buben waren sauer, weil der Hauptakteur erst ziemlich spät anging. Solche Künstler wurden damals gleich für mehrere Performances an einem Abend in der Provinz herumgekartt.

Mit Mädchen war nicht viel los; doch eine gab es, die Claudia, in die war ich verknallt ohne Ende, aber die ging ja mit Peter, also keine Chance.