

Ein Panzer in der Hofeinfahrt

Johann Gruber und seine ganze Familie haben sich einem beispiellosen Projekt verschrieben. Ihre Militärfahrzeugschmiede in Seebarn umfasst Uniformen, Waffen und einen mühsam restaurierten Bundeswehr-Fuhrpark. Das Kronjuwel: Ein Schützenpanzer „Hotchkiss“. **Text und Bilder von Tobias Gräf**

Hobbys haben die meisten Männer. Viele träumen von einem Porsche, basteln an ihrer Modelleisenbahn oder sparen für eine Weltreise. Johann Gruber aus Seebarn (Neunburg vorm Wald, Kreis Schwandorf) hat dafür weder Zeit noch Muße. Der 50-jährige Frührentner verbringt nahezu seine gesamte Freizeit mit dem Restaurieren längst ausgemustelter Fahrzeuge der Bundeswehr. Der Rest der Familie hält ihn für verrückt? Keineswegs. Seine Frau Manuela (46), Tochter Laura (15) und Sohn Johannes (19) stehen voll hinter ihrem Vater – die Militärfahrzeugschmiede Gruber ist ein Familienprojekt mit Alleinstellungsmerkmal.

„Wenn man so etwas macht, muss man schon zusammenhalten, wir teilen die Leidenschaft“, stärkt Manuela ihrem Mann den Rücken. Und der ergänzt: „Ich beschließe den Kauf immer gemeinsam mit meiner Frau.“ Echte Freizeit hat die Familie selten. „Es gibt bei uns keinen Urlaubstag ohne Militärgeschichte. Wir fahren immer gezielt in Museen, besuchen andere Sammler oder fahren zu Ausstellungen und Fahrzeugtreffen.“ Die technikbegeisterten Oberpfälzer wohnen in einem Haus am Ortsrand von Seebarn. Das Grundstück mit Garten ist groß – und doch zu klein. Im Garten, in den Garagen, der Scheune, dem Keller und dem Werkstattanbau der Grubers stehen ein ausgeschlachteter MAN-Lkw namens

„Emma“, ein Mercedes-Benz-Unimog 404 von 1962, ein 70 Jahre altes Krad Meiko M250B, ein quadähnlicher „Kraka“ (abgekürzt für Kraftkarren), ein 120-mm-Mörser und Johann Grubers Herzstück der Sammlung, ein acht Tonnen schwerer Schützenpanzer, kurz „Hotchkiss“, von 1958.

Militärsammlung auf dem Dachboden

Alle Fahrzeuge stammen aus Bundeswehrbestand, sind jahrzehntealte Oldtimer mit H-Kennzeichen, in olivgrüner Tarnfarbe lackiert und zudem – mit Ausnahme von „Emma“, dem nächsten Restaurationsprojekt – voll fahr- und funktionstüchtig. Doch das ist längst nicht alles: Weil der Platz knapp ist, bauen die Grubers nicht nur gerade eine weitere Scheune als Garage um, sondern sind schon vor Jahren ins Nachbarhaus der Oma ausgewichen und haben dort das gesamte Obergeschoss in Beschlag genommen. Denn die einzigartige Sammlung umfasst nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Handfeuerwaffen, Ersatzteile, Uniformen, Orden und Ehrenabzeichen, Bilder und teils archivarwürdige Dokumente wie Feldbriefe, Tagebücher und persönliche Ausrüstungsgegenstände von deutschen Soldaten aus den beiden Weltkriegen sowie – schwerpunktmäßig – der Zeit der Bundeswehr ab 1955.

Wie kommt man zu so einem speziellen Hobby? Eine Affinität für deutsche Militärgeschichte hatte Jo-

hann Gruber schon immer, doch der Entschluss, mit dem Restaurieren von Bundeswehr-Gerät anzufangen, fiel spontan vor circa 20 Jahren. „Ich war beruflich in Düsseldorf und habe dort einen Kraka fahren gesehen. So was kannte ich noch nicht, und ich war begeistert.“ Der damalige Industrieanlagenmonteur, der bis zu einem schweren Unfall, der ihn in die Frührente zwang, freiberuflich viel unterwegs war, fing an, selbst im Internet nach einem Kraka zu suchen. „Ich habe 2004 einen auf Ebay entdeckt für 4500 Euro. Der stand in Würzburg und hatte nur noch Schrottwert“, sagt Gruber.

Tag der Bundeswehr

Dennoch schlägt der gelernte Maschinenbauer zu und holt das einem Quad ähnelnde Gefährt nach Seebarn. Der Hobby-Militärhistoriker weiß, dass das Kraka wegen seines geringen Gewichts per Hubschrauber transportierbar ist und deshalb bis in die 1990er Jahre in den Luftlandverbänden der Bundeswehr zum Einsatz kam – auch, weil er per Fallschirm abgeworfen werden konnte. 2019 transportiert Gruber seinen Kraka per Auto-Anhänger nach Flensburg und präsentiert das wie fabrikmäßig hergerichtete Quada am Luftwaffenstützpunkt Jagel beim Tag der Bundeswehr stolz den Zuschauern.

Meistens aber kommt der gebürtige Chamer zufällig zu seinen Gefährten. „Man stolpert darüber, das ist immer so.“ So geschehen bei seinem Unimog 404, Baujahr 1962. „Der stand ewig bei einem Händler in Belgien, kam dann nach Deutschland und war in katastrophalem Zustand. Ich hab gedacht: Das Projekt greifen wir an.“ Der Militärlaster war durchgerostet und kurz vor dem Zusammenbrechen, doch das vermeintlich Unmögliche reizt den 50-Jährigen.

„Das Führerhaus war oben offen und es hat reingeschneit. Die Sitzreihe war weg, wir mussten für die Überführungsfahrt auf einem Holzbrett sitzen.“ Einen ganzen Tag braucht Gruber, um im Januar 2005 bei eisiger Kälte den Schrotthaufen bis nach Seebarn zu karren. Der damals vierjährige Sohn sitzt mit Mütze und Schal auf dem Beifahrersitz, Mutter Manuela mit Werkzeug und Ersatzteilen im Begleitfahrzeug fährt hinterher. „Wir sind bei solchen Fahrten immer mit zwei Autos unterwegs. Zum Glück. Denn nach einem Kilometer blieb der Unimog liegen – die



Die Militärfahrzeugschmiede Gruber in Seebarn ist ein Familienprojekt: Sohn Johannes, Vater Johann und Mutter Manuela (von links) teilen das Hobby.



Zur Sammlung der Militärfahrzeugschmiede Gruber gehören unterschiedlichste Ausrüstungsgegenstände der Bundeswehr.

Benzinpumpe war verstopft.“

Und auch den Sohn scheinen die Kindheitserfahrungen geprägt zu haben: „Für mich war das ein Abenteuer.“ „Der hat die Begeisterung dafür von klein auf im Blut“, sagt der Vater stolz über Johannes und weiß zugleich, dass die Nachfolge in der Militärfahrzeugschmiede gesichert ist.

Kaum zu glauben ist, dass niemand im Hause Gruber eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker hat. „Alles was wir können, haben wir uns selbst angeeignet“, erklärt das Familienoberhaupt. Besonders komplex wird das Restaurieren dadurch, dass für die bis zu 70 Jahre alten Fahrzeuge oft keinerlei Betriebs- und Konstruktionsunterlagen existieren, geschweige denn Ersatzteile. „Wir recherchieren stundenlang im Internet, studieren alte Unterlagen, reden mit Militär-Experten, Freunden oder fragen bei Museen nach“, schildert Gruber die mühselige Arbeit.

Rund 50.000 Kilometer im Jahr fährt der Technik-Freak nur, um von Händlern Ersatzteile zu besorgen. Dennoch

müssen viele Teile extra neu angefertigt werden.

Manchmal aber wissen sogar die Grubers nicht mehr weiter. So, wie beim 120-Millimeter-Mörser von der Firma Hotchkiss-Brandt. Heute steht die Steilfeuerwaffe mit einer Lafette auf Einzelachse montiert wie nagelneu in Seebarn. Aber: „Der Mörser war unser Sorgenkind. Als wir ihn bekommen haben, war er in Dutzende Teile auseinander geschnitten. Für ihn

gab es kein einziges Ersatzteil, alles musste separat nachgebaut werden.“ Weil es keine Unterlagen mehr gab, wusste Gruber nicht, wie die Teile zusammengereiht werden. Nur ein Zufall bewahrte das Projekt vor dem Scheitern. „Als ein Bundeswehrler in Pensi- on gegangen ist, wurde in seinem Spind eine alte Ersatzteilliste für den Mörser gefunden, die wir bekommen haben.“ Nur anhand der Liste rekonstruiert Gruber den Mörser, lässt Einzelteile spezialanfertigen – und bringt das Geschütz in einem ungeheuerlichen Aufwand in einen originalgetreuen Zustand.

Für jedermann wäre das Hobby nichts, Johann Gruber weiß das. „Man kann sich nicht vorstellen, wie viel Zeit wir da reinstecken.“ Für andere Hobbys oder Vereinsaktivitäten bleibt quasi keine Zeit. „Wir machen fast alles am Feierabend oder am Wochenende. Der Samstag ist unser Großkampftag“, berichtet der 50-Jährige.

„Ich halte die Geschichte der Bundeswehr in der Oberpfalz aufrecht.“

Johann Gruber



So sah der Schützenpanzer „Hotchkiss“ aus, als er zu den Grubers nach Seebarn kam: Nur noch eine trostlose Stahlhülle, überwuchert mit Moos. Bild: Gruber/exb

guten Zustand haben. Die Zeit hat einfach keine.“

2009 erfährt Gruber über einen Bekannten von einem kaputten Hotchkiss in Österreich. „Der stand dort in einem Museum und war nur noch eine Stahlhülle.“ Der Schrotthaufen war teilweise ausgeschlachtet, mit Moos überwuchert, verrostet. 6000 Arbeitsstunden, verteilt über 10 Jahre, investiert Johann Gruber in seinen „Hotch“, um ihn wieder fahrbereit zu machen. 35.000 Euro stecken in dem Schützenpanzer – der Wert eines neuen Mittelklassewagens. Das Hobby-Militärhistoriker gibt zu: „Das war eine unglaubliche Aktion, enorm aufwendig. Aber wenn du für dieses Hobby keine Geduld hast, dann musst du eben Briefmarken sammeln.“

Wie viel Geld in der Militärfahrzeugschmiede insgesamt steckt, „ist nicht bemessbar“, sagt Familienvater Gruber. Rechnet man den Sammlerwert der seltenen Fahrzeuge, die Kosten für Material, Werkzeuge, Transport und Arbeitszeit zusammen, dürfte die 100.000-Euro-Grenze weit überschritten sein. Hinzu kommen laufende Kosten für den Oldtimer-Fuhrpark. „Außer dem Panzer haben alle Fahrzeuge eine Straßenzulassung. Ich brauche dafür ein rotes Kennzeichen, Versicherung und Sprit.“ Rund 2000 Euro jährlich sind so allein für die Versicherung fällig. Plus der Sprit: „Der Hotch braucht weltweit gibt, die ihn in einem solch

6000 Stunden und 35.000 Euro Schwer vorstellbar ist auch, wie viel Herzblut der Bundeswehr-Liebhaber in sein größtes Projekt gesteckt hat – seinen eigenen Schützenpanzer, kurz „Hotchkiss“. Das von Gruber liebevoll „Hotch“ genannte Kettenfahrzeug stammt von 1958 und ist laut seinem Besitzer „der bestrestaurierte Hotch der Welt. Ich wette, dass es kein Museum und keinen Sammler weltweit gibt, die ihn in einem solch

guten Zustand haben. Die Zeit hat einfach keine.“

2009 erfährt Gruber über einen Bekannten von einem kaputten Hotchkiss in Österreich. „Der stand dort in einem Museum und war nur noch eine Stahlhülle.“ Der Schrotthaufen war teilweise ausgeschlachtet, mit Moos überwuchert, verrostet. 6000 Arbeitsstunden, verteilt über 10 Jahre, investiert Johann Gruber in seinen „Hotch“, um ihn wieder fahrbereit zu machen. 35.000 Euro stecken in dem Schützenpanzer – der Wert eines neuen Mittelklassewagens. Das Hobby-Militärhistoriker gibt zu: „Das war eine unglaubliche Aktion, enorm aufwendig. Aber wenn du für dieses Hobby keine Geduld hast, dann musst du eben Briefmarken sammeln.“

Wie viel Geld in der Militärfahrzeugschmiede insgesamt steckt, „ist nicht bemessbar“, sagt Familienvater Gruber. Rechnet man den Sammlerwert der seltenen Fahrzeuge, die Kosten für Material, Werkzeuge, Transport und Arbeitszeit zusammen, dürfte die 100.000-Euro-Grenze weit überschritten sein. Hinzu kommen laufende Kosten für den Oldtimer-Fuhrpark. „Außer dem Panzer haben alle Fahrzeuge eine Straßenzulassung. Ich brauche dafür ein rotes Kennzeichen, Versicherung und Sprit.“ Rund 2000 Euro jährlich sind so allein für die Versicherung fällig. Plus der Sprit: „Der Hotch braucht weltweit gibt, die ihn in einem solch



Johann Gruber sitzt auf seinem Kraka (Kraftkarren). Der war bis in die 90er Jahre bei der Fallschirmjägertruppe der Bundeswehr im Einsatz.

sagt Gruber und lacht. Zum Glück wird das 8-Tonnen-Gefährt fast nur auf dem eigenen Grundstück bewegt. Mit seinem Unimog oder dem Kraka hingegen macht Gruber gerne Sonntagsausflüge, oft mit der ganzen Familie. Doch bei den fahrenden Museumsstücken ist höchste Vorsicht geboten. „Eine Stunde Spaß bedeutet einen Tag Arbeit“, erklärt Gruber den hohen Wartungsaufwand nach einer Bewegungsfahrt.

Militarismus-Vorwurf

Geduld braucht Gruber nicht nur beim Schrauben, Schweißen und Lackieren, sondern auch mit den Behörden. Denn für (Kriegs)waffen in Privatbesitz gelten in Deutschland strenge Vorgaben. „Für den Mörser, den Panzer, für all das brauche ich Demilitarisierungsbescheinigungen. Es ist ein ungeheurer Bürokratie-Aufwand, aber beim Waffenrecht ist in Deutschland nicht zu spaßen.“ Jederzeit können Prüfer vom Bundeswirtschaftsministerium auftauchen und Kontrollen durchführen (siehe Infokasten). „Alles muss dokumentiert sein mit Lichtbild, ich habe alle Unterlagen ordnungsgemäß und keine einzige Waffe, die schief ist. Ich will keinen Ärger und ich bin kein Waffennarr.“

Gruber ist es wichtig, nicht als „Kriegsverherrlicher oder Militarist“ abgestempelt zu werden. Diese Vorwürfe kennt er – und sie sind der

„Eine Stunde Spaß bedeutet einen Tag Arbeit.“

Johann Gruber über den Reparatur- und Wartungsaufwand bei seinen militärischen Oldtimern.



Johann Gruber im „Hotchkiss“.



Strenge Vorgaben

Das Waffenrecht in Deutschland ist streng. Für die Besitzer militärischer Ausrüstung gelten deshalb strenge behördliche Vorgaben.

So braucht Johann Gruber für den 120-mm-Mörser oder den Schützenpanzer „Hotchkiss“ eine sogenannte Demilitarisierungsbescheinigung, in der nachgewiesen wird, dass die Waffensysteme unbrauchbar gemacht wurden – eine Voraussetzung dafür, sie privat besitzen zu dürfen.

Das gesamte Arsenal seiner Sammlung muss streng dokumentiert sein und bedarf einer Genehmigung durch das hierfür zuständige Bundeswirtschaftsministerium. Kontrollen durch Experten sind jederzeit möglich. Die Demilitarisierung der Waffen nimmt bei der Restaurierung viel Zeit ins Anspruch. So sind in Grubers Schützenpanzer beispielsweise alle Patronen im Munitionsgürtel der Kanone hohl und die Spitze der Geschosse ist abgeschliffen – so dass hiervon keinerlei Gefahr mehr ausgehen kann.

Auch die schusssicheren Panzerplatten (Panzerung) des „Hotchkiss“ mussten vorschriftsgemäß entfernt werden. So kann sichergestellt werden, dass im Falle eines Amoklaufs mit in Privatbesitz befindlichen Militärfahrzeugen Polizeiwaffen noch Durchschlagskraft besitzen und das Fahrzeug gestoppt werden kann. Auch gibt es in der Bundesrepublik keine Straßenzulassung für (private) Rad- und Kettenpanzer. (tgf)



Nachschub gesucht

Johann Gruber ist immer auf der Suche nach seltenen Ersatzteilen, Ausrüstungsgegenständen oder Uniformen, um seine Sammlung weiter auszubauen. Der Inhaber der Militärfahrzeugschmiede Gruber im Hammerweg in Seebarn (Neunburg vorm Wald) nimmt deshalb gerne militärische Utensilien auf und ist auch zum Ankauf und Austausch bereit. „Die Leute verkaufen oft Schmuckstücke oder persönliche Gegenstände des Opas oder werfen sie weg, ohne sich deren historischer Bedeutung bewusst zu sein. Das ist sehr schade, die Sachen gehen für immer verloren.“ (tgf)



Der fünf Tonnen schwere Lkw MAN 630 (Baujahr 1958) ist nach dem Meiko-Motorrad das erste eigenständige große Restaurationsprojekt von Johannes Gruber.