

Bergung eines SW 4

Zu Beginn der 1980-er Jahre fanden viele Einsätze des BGS in Gorleben und Wackersdorf statt. Auf dem jeweils sehr sandigen Boden wurden oftmals die Dienstfahrzeuge festgefahren und kamen aus eigener Kraft nicht mehr in Schwung. Insbesondere die GruKw III (Gruppenkraftwagen III = Mercedes-Kleinbus) und die VW-Kombi (VW-Bus) waren betroffen.

Daraufhin beschloss die Fahrschule in Oerlenbach, dass in die vorgeschriebene Geländefahrausbildung auch ein Modul „Befahren von sandigem Gelände“ aufgenommen wird. Nun begann die Suche nach einem geeigneten Sand-Gelände. Gespräche und Besichtigungen mit Sandgrubenbetreibern entlang des Maines brachten keine brauchbaren Ergebnisse. Schließlich wurden wir bei einem geeigneten Gelände der US-Army zwischen Münsterschwarzach und Kitzingen, gleich neben der Autobahnausfahrt, fündig. „Auf dem kleinen Dienstweg“ wurde vereinbart, dass wir Teile des Sand-Geländes, sofern es die Army nicht selbst benötigt, dort auf eigene Gefahr und ohne ein Entgelt mitbenutzen durften.



Gruppenkraftwagen III



Fahrausbildung im Sand-Gelände bei Kitzingen

Im Jahre 1984 wurden die ersten SW 4 (**SonderWagen 4**) an den BGS ausgeliefert. Noch im Dezember erwarb ich den Fahrlehrerschein für dieses Fahrzeug in Lübeck an der BGS-Schule. Schon im Januar 1985 begann in Oerlenbach die Fahrschule mit den SW 4. Für diese Fahrausbildung war der Führerschein der Klasse 2 (heute Klasse C) Voraussetzung. Die SW 4 waren führerscheinrechtlich Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t, daher hatten sie keine Doppelbedienungspedale für den Fahrlehrer. Auch ein Griff in das Lenkrad war wegen der großen räumlichen Distanz zwischen Fahrer und Fahrlehrer kaum möglich. Bei Bedarf konnte der Fahrlehrer in das Fahrgeschehen nur mündlich eingreifen.

Für den vorgesehenen drehbaren Turm zur Aufnahme einer MP 5 am Dach des SW 4 gab es ca. 2 Jahre lang Lieferschwierigkeiten. Daher wurde der runde Ausschnitt im Dach mit einem Stahl-Deckel verschlossen, der an mehreren Stellen angeschweißt war. Zum Ein- und Aussteigen blieben so nur die Schwenktüren links und rechts, sowie die große Klappe am Heck des Fahrzeuges.

Anfang Februar 1986 stand im Rahmen einer Fahrschule SW 4 wieder eine Geländeausbildung im „Sand von Kitzingen“ an. Meine Fahrschulgruppe bestand aus 2 Fahrschülern und mir in einem SW 4. Eine weitere Fahrschulgruppe mit einem Mercedes Lkw 911, bestehend aus 3 Fahrschülern und Fahrlehrer, begleitete uns. Als wir am Gelände Kitzingen ankamen, sahen wir, dass weder Amerikaner noch Bundeswehr vor Ort waren und das Gelände somit für uns frei war.

Das Sandgelände ist eine riesige, baumfreie leicht abschüssige Fläche mitten in einem lichten Waldgebiet. Am oberen Bereich des Areals bestand der Boden aus reinem Sand, jedoch mit unterschiedlicher Festigkeit. Unten verlief ein befestigter Damm quer zum abfallenden Gelände. Hier staute sich das Regen- und Schmelzwasser. Der Sand war in diesem Bereich vermehrt mit schwarzer Erde vermischt und es bildeten sich dort unterschiedlich tiefe und große Matsch- und Wasserlöcher. Es war ein sehr sonniger, fast warmer Wintertag, jedoch war es in den vorherigen Tagen bitterkalt und der Boden war noch gefroren.

Zuerst übernahm ich im Gelände selbst das Steuer, um meinen Fahrschülern die unterschiedlichsten Fahreinstellungen des SW 4 (Zweirad-, Allradantrieb, mit/ohne Geländeuntersetzung und Differentialsperren) aufzuzeigen.

Auch verschiedene Techniken, um schwierige Geländepassagen zu meistern, führte ich dabei vor und erklärte sie.

Der „krönende Abschluss“ war die Durchfahrt eines Wasserloches.

Dann war Fahrerwechsel und ein Fahrschüler übernahm das Lenkrad.



Zuerst drehten wir einige Runden im oberen, sandigen Bereich. Schon bald näherten wir uns dem Matsch, der teilweise fest gefroren war. Manche Wasserlöcher waren mit einer dicken Eisschicht überzogen, auf anderen schwammen ca. 2 cm dicke Eisschollen. Hier waren offenbar am frühen Morgen schon andere Fahrzeuge im Gelände gefahren.

Da steuerte plötzlich mein Fahrschüler geradewegs auf ein tiefes Wasserloch zu.

Energisch rief ich: Da nicht, das schaffen wir nicht!

Er erwiderte: Da bist Du vorhin auch durchgefahren! Man sieht doch die Spuren.

Meine Antwort: Das sind andere Spuren ! Halt, Stopp ! Das Loch ist zu tief !

Und schon war es zu spät.

Die Front unseres SW senkte sich und wir tauchten in das tiefe Wasser ein.

Am Gas bleiben ! Gas !! Gas !!! konnte ich jetzt nur noch rufen.

Unser SW 4 wühlte einige Zeit, dann griffen die Vorderräder und die Fahrzeugfront hob sich. Nun sahen wir nur noch Himmel, während wir deutlich langsamer wurden.

Dann war Ende ----

Ohne jegliche Vorwärtsbewegung drehten die Räder durch.



Jetzt blieb nur der Versuch rückwärts zu fahren. Nachdem der Hebel für das Wendegetriebe betätigt wurde, hatten wir 8 Rückwärtsgänge zur Verfügung. Nun den 2. Gang einlegen, die Motordrehzahl ausreichend erhöhen und die Kupplung etwas härter kommen lassen.

Mit einem Ruck setzte sich der SW rückwärts in Bewegung. Als wir fast waagrecht waren, mahnten die Räder immer stärker. Stetig wurden wir langsamer, bis wir standen. Dann sank das Fahrzeug nur noch etwa 6 – 8 cm tiefer in das Wasser ein. --- Ende --- Die Wanne und das Fahrgestell hatten sich im Schlamm festgesaugt und die Räder baggerten, ohne jeglichen Vortrieb, nur noch dunklen Sand nach oben.



Nun war Aussteigen angesagt, um die Situation von außen zu beurteilen. Als wir die seitlichen Schwenktüren öffneten, stand das tiefe Wasser bzw. die Schlammbrühe ca. 15 cm unterhalb der Türunterkante. Ein Aussteigen war hier nicht möglich, man wäre bis zum Bauch eingesunken. So stiegen wir über die Türscharniere auf das Dach, über die Frontscheibe und Motordeckel hinunter. Mit einem kräftigen Sprung konnte man von dort „festen Boden“ erreichen. Eine Beurteilung der Lage von außen ergab: Wir sitzen hoffnungslos fest. Ein Verlassen des Fahrzeuges durch die Heckklappe schied aus, daher blieb diese zu. Dann winkte ich die andere Fahrschulgruppe mit dem Lkw DB 911 herbei.

Mit hochgekrempeelten Ärmeln konnten wir gerade so, etwa 30 cm unter Wasser, vorne an der Bergkupplung des SW 4 ein Stahlseil befestigen. Am anderen Ende wurde der Lkw angehängt. Dann kletterte ich wieder über Motordeckel, Frontscheibe, Dach und Türscharnier in das Innere des SW. Motor an und auf ein Zeichen von außerhalb zog der Lkw am Seil und ich unterstützte ebenfalls. Doch der SW rührte sich keinen Millimeter. Auch ein zweiter Versuch brachte kein Ergebnis.

Zu unserem Schrecken sahen wir nun, dass Schmelzwasser von weiter oben in unser Wasserloch floss und der Pegel wohl sehr langsam, aber stetig anstieg. Die Schlammbrühe stand jetzt nur noch ca. 10 cm unterhalb der Türunterkante. Nun wurde schnell

das Schanzzeug aus den beiden Fahrzeugen herausgeholt und wir begannen einen Abflussgraben auszuheben.



Schanzzeug:

Kreuzhacke,



Klauenbeil



Spaten

Besser gesagt: Wir versuchten einen Graben auszuheben. Der Boden war so hart gefroren, dass selbst die Spitze der Kreuzhacke so gut wie gar nicht eindrang.

Zur Bergung unseres SW 4 brauchten wir möglichst schnell etwas Großes und Starkes. Der Kranwagen aus Oerlenbach war dafür zu schwach. Mit dem Lkw fuhren wir zwei Fahrlehrer zusammen los, um Hilfe zu holen. Die Fahrschüler blieben beim SW, um ihn zu bewachen und um sich weiterhin um einen Wasserabfluss zu bemühen.

Die Fahrt führte uns etwa 600 m weiter abwärts im Gelände. Dort befand sich ein eingezäuntes kleines Areal mit einem Haus darin. Durch ein Fenster sah man Licht brennen. An einer Tür im Zaun befand sich eine Gegensprechanlage mit einer Klingel. Nachdem wir diese mehrfach betätigt hatten, schob jemand den Vorhang am Fenster beiseite und wir sahen ein Gesicht, das schon bald wieder verschwand. Geöffnet wurde uns nicht. Erst als wir mehrfach „Sturm“ klingelten, ging die Türe auf, eine Person streckte ihren Kopf heraus und rief uns in akzentfreiem Deutsch zu: Haut ab!

Dann schloss sich die Tür wieder.

Erst nach vielem weiteren „Sturm-Klingeln“ öffnete sich die Tür wieder und ein Mann in Uniform kam mehrere Schritte auf uns zu. Ich zeigte ihm meinen Dienstaussweis und erklärte ihm unsere Situation einschließlich der „Brisanz des Absaufens“. Er erklärte uns, dass er Angehöriger eines deutschen Wachdienstes sei und keine Person hereinlassen dürfte. Er werde jedoch mit der US-Army in Kitzingen telefonieren. Ob wir dann Hilfe bekommen, könne er nicht versprechen. Dann ging er zurück in das Haus und die Türe schloss sich.

Nun begannen für uns sehr lange bange Minuten. Inzwischen war es Mittag geworden, aber ein Hungergefühl kam bei uns nicht auf. Nach einer gefühlten „Ewigkeit“ kam der Mann zurück und hatte die gute Nachricht: Hilfe kommt, wir sollen am festgefahrenen Fahrzeug darauf warten. Ich bedankte mich und dann fuhren wir sofort zurück. Inzwischen war das Wasser weiter gestiegen. Die Versuche der Fahrschüler, einen Ablaufgraben zu erstellen waren fehlgeschlagen. Die Schlammbrühe stand jetzt nur noch knappe 5 cm unterhalb der Türunterkante.

Nach einer Wartezeit von weiteren 15 Minuten kam aus Richtung Kitzingen auf einem gut befestigten Weg am Waldrand entlang ein US-Jeep angebraust. Auf unserer Höhe bremste er stark ab und bog rechtwinklig in das Sandgelände ein. Anfangs fuhr der Jeep geradewegs auf uns zu, dann wich er größeren Löchern und Pfützen aus. Als das Gelände immer schwerer wurde, blieb das Fahrzeug, ca. 60 m von uns entfernt stehen. Der Fahrer stieg aus und ging zu Fuß auf uns zu. Dabei hüpfte er über kleine Pfützen und versuchte seine Schuhe nicht schmutzig zu machen. Plötzlich blieb er stehen, schaute auf seine Schuhe und Hose und fuchtelte wirsch mit seinen Armen. Ein Fluch auf Englisch hallte zu uns herüber. Nun eilte er geraden flotten Schrittes weiter in unsere Richtung, dass Schlamm und Wasser spritzten. Dabei nahm er keine Rücksicht mehr auf seine schmucke Kleidung.

Der Offizier war für das Gelände total „Overdressed“, denn er hatte eine Paradeuniform an. Auf dem Kopf trug er eine Schirmmütze, an seiner Uniformjacke prangten mehrere Ehrenabzeichen. An der inzwischen schlammverspritzten Hose waren seitlich an den Außennähten Zierstreifen (Biesen) angebracht. An den wenigen kleinen noch nicht verschmutzten Stellen seiner Lack-Halbschuhe hätte man sich spiegeln können. In der Hand hielt er ein Funkgerät. Leider sprach der Amerikaner kein Wort Deutsch. Mit einigen Begriffen „holperigem“ Schul-Englisch, unterstützt mit den entsprechenden Handbewegungen erklärte ich unser Problem. Dann funkte er etwas, was wir nicht verstanden. Die Antwort kam mit sehr lauten Hintergrundgeräuschen an. Es war ein dunkles Dröhnen und zugleich rasselndes und quietschendes Geräusch.

Etwa 5 Minuten später hörten wir ein Klappern und Quietschen, das näher kam. Dann erschien am Waldrand ein Panzer, der schon bald in unsere Richtung einschwenkte und sehr schnell geradewegs auf uns zu fuhr.

Ein mächtiger Panzer mit einem M1 Fahrgestell hielt kurz neben uns an. Der Offizier wechselte einige Worte mit dem Panzerkommandanten. Dann schleiften zwei Soldaten eine dicke schwere Kette heran. Ich winkte sofort ab und zeigte die auf die, im Vergleich zur Kette, filigranen Aufnahmepunkte an unserem SW. Die massiven Ösen an der Kette konnten wir am SW nicht befestigen. Der Kommandant gab einem der Soldaten einen Befehl. Daraufhin stieg dieser auf den Panzer, um dort eine Blechkiste zu öffnen. Der Kistendeckel war mit einem Vorhängeschloss gesichert, aber der Schlüssel dazu war nicht auffindbar. Nach einer kurzen energischen Anweisung unseres schmucken Offiziers nahm der Soldat eine große Axt aus ihrer Halterung und hieb auf das Schloss ein. Nach dem 4. Schlag flog das zerstörte Vorhängeschloss in hohem Bogen davon. Auch der Deckel war verbogen, ließ sich aber öffnen. Dann holte er ein etwa 7 m langes Stahlseil mit schlanken Ösen aus dem Behältnis.

Da der M1 Panzer einen Turbinenantrieb hatte, der ab und zu auch eine ca. 1 m lange Stichflamme zum Auspuff hinausjagen konnte, hatte ich Angst um die große und sehr teure Windschutzscheibe aus Panzerglas an unserem SW 4. Daher bat ich den Offizier, dass unser Fahrzeug vorne am Panzer angehängt wird. Auch solle der Panzer besonders „weich“ und vorsichtig und keinesfalls ruckartig ziehen. Daraufhin sprach der Offizier mit dem Kommandanten und dem Panzerfahrer. Sogleich wendete der Panzer und fuhr in eine Position, dass sich beide Fahrzeuge Front zu Front gegenüberstanden. Mein Fahrschüler zog seinen Parka aus, wickelte wieder die Ärmel zurück und brachte „unter Wasser“ das US-Stahlseil an der Bergekupplung unseres SW an. Damit er sich dazu weiter nach vorne bzw. nach unten beugen konnte, hielten ihn unterdessen zwei andere Fahrschüler an seinem Koppel fest. Schnell war das andere Seilende am Panzer angebracht. Anschließend machten wir Hupzeichen zur Verständigung aus und ich schickte alle Personen zu ihrer Sicherheit in eine ausreichende Entfernung.

Nun kletterte ich wieder über Motordeckel, Frontscheibe, Dach und Türscharnier in den SW hinein.

Zum Schutz der teuren Frontscheibe schloss ich die elektrisch betriebenen Frontplatten und stellte den Fahrersitz höher.



Sichtglasblöcke

Frontplatten

Nun hatte ich Sicht auf das weitere Geschehen durch die Sichtglasblöcke am Dach. Dann startete ich den Motor und warf einen Blick auf die Kontrollleuchten für Geländeuntersetzung, Allrad und Differentialsperren ----- alle an. Nun legte ich den 2. Gang ein und gab das kurze Hupsignal für den Bergebeginn.

Der Kopf des Panzerfahrers schaute aus einer vorne links im Panzer angebrachten Luke heraus. Er hatte seinen Helm auf. Der Soldat war sehr stark dunkel pigmentiert, ja fast schwarz. Seine Augen blitzten vergnügt und breites Grinsen ließ seine Gedanken vermuten: „Dein Spielzeug ziehe ich an meiner Uhrkette heraus“. Sehr vorsichtig und langsam fuhr er den Panzer mit seinem Automatik-Getriebe zurück, bis das Seil gespannt war. Als ich das anschwellende Grollen der Panzerturbine hörte ließ ich die SW-Kupplung kommen, um die Bergung zu unterstützen. Die Räder drehten durch und der SW bewegte sich keinen Millimeter. Unterdessen hob sich das Heck des schweren Panzers allmählich, aber stetig an. Schließlich stand der riesige Panzer nur noch auf ca. 2 m Länge auf dem vorderen Teil seiner Ketten während das Heck relativ steil in die Luft ragte.

Die Augen des Panzerfahrers waren weit aufgerissen und drohten aus dem Kopf zu quellen. Sein breites Grinsen war einem Entsetzen gewichen und die fast schwarze Gesichtsfarbe glich nun eher einem fahlen grau. Jetzt bekam ich Angst um ihn: „Hoffentlich reißt das Seil nicht“.

Nach 3 banger Sekunden ging ein feines Zittern durch den SW, das Heck des Panzers senkte sich und beide Fahrzeuge setzten sich langsam in Bewegung. Als der SW 4 wieder auf festem Boden stand war die Bergung geglückt. Alle waren erleichtert und jubelten.

Nach einer Kontrolle auf Schäden und dem Aufräumen der Berge-Utensilien war nun etwas Zeit mit dem Offizier und dem Panzerkommandanten zu reden. Dabei kam heraus, dass der zivile Wachdienst aus dem Gelände in Kitzingen angerufen und unsere Situation ausführlich geschildert hatte. Jedoch der Verantwortliche dort wollte oder konnte einen Bergeinsatz nicht entscheiden und fragte bei der übergeordneten Dienststelle in Würzburg nach. Aber auch hier traute man sich nicht und fragte beim Oberkommando in Heidelberg (= höchste Stelle in Deutschland) an. Von dort kam dann der Befehl zum Bergeinsatz, über Würzburg wieder bis nach Kitzingen herunter. Dort saßen gerade alle beim Mittagessen, als von „Ganz Oben“ der Einsatzbefehl kam. Das Schnitzel blieb halbverzehrt liegen und im „Alarmstart“ machten sich der Offizier in Gala-Uniform und die Panzerbesatzung auf den Weg in das Gelände zu uns.

Meine Nachfrage nach Dienstgrad und Name der Beteiligten, sowie Anschrift ihrer Dienststelle, um mich schriftlich zu bedanken, wurde von den Amerikanern abgewiegelt. Der Einsatzbefehl kam „von Oben“, alles OK. Dem Offizier schrieb ich zur Sicherheit meine Dienstadresse auf. Dann verabschiedeten wir uns herzlich und jeder trat seine Rückfahrt an.

An der Ausfahrt des Geländes schauten wir unseren SW nochmals richtig durch und entfernten Lehm und Schlammbatzen. Dann ging es zurück nach Oerlenbach, um Bericht zu erstatten und das Fahrzeug zu reinigen. Anschließend wurde es gleich in die K-Werkstatt zur „Durchsicht nach Geländeausbildung“ gebracht.

Schäden am SW wurden keine festgestellt. Von den Amerikanern kam auch keine Geldforderung für Bergelkosten. --- Glück gehabt ! ---