Der legendäre Centurion

Autor(en): **Kägi, Ernesto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **91 (2016)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-737919

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der legendäre Centurion

1988 musste das damalige Pz Bat 16 (FAK 4, F Div 7) sich von seinem englischen Kampfpanzer Centurion verabschieden. Für den harten Kern der 16er war das Grund genug, den Centurion Verein Schweiz zu gründen – mit dem Ziel, ein Exemplar des legendären 50-Tönners zu erstehen, zu unterhalten und einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen.

UNSER KORRESPONDENT OBERST ERNESTO KÄGI SCHILDERT IN WORT UND BILD DEN CENTURION VEREIN SCHWEIZ

Letztmals taten dies die Pänzeler und Idealisten im August 2016 am *Convoy to remember*. Publikumsattraktion war dabei die Möglichkeit, mit der Laser-SIM-Anlage des Centurion M+78527 auf Zielscheiben in den Birmenstorfer Rebbergen zu schiessen.

Know-how noch vorhanden

Der langjährige Präsident Daniel Stoop, einstmals Adj des Pz Bat 16, überreicht dem Korrespondenten vor dem Militärmuseum Full-Reuenthal stolz das Centurion-Buch, das 2013 aus Anlass des 25-Jahr-Vereinsjubiläums herausgegeben wurde.

Danach gehts mit dem Ungetüm und dem ebenfalls wuchtigen Atlantic-Schlepper vom Hochrhein an die Reuss bei Birmenstorf. Bilder wie in den grossen Korpsmanövern im Kalten Krieg, unter Inkaufnahme von ein paar Verkehrsstaus.

Fahrer Urs Stauffer und Kommandant Martin Götschi zwischen Full und Koblenz.

Bereits beim Marschparkdienst in Full-Reuenthal staune ich. Der harte Kern des Vereins, unter dem technischen Leiter René Näf, kennt sein Gefährt noch wie damals im Schul- und WK-Einsatz.

Der 12-Zylinder-Rolls-Royce/Rover-Benzinmotor wird fachmännisch gepflegt und unterhalten.

Meister seines Faches

Der Mechaniker Martin Götschi ist hier ein wahrer Meister seines Fachs. Näf schliesst das *Briefing* mit einem perfekten Verschiebungsbefehl für die Strecke von Full nach Birmenstorf ab, und kurz darauf zündet der Hilfsmotor den Hauptmotor.

Jahrelang, von 1988–2003, durfte der Verein den Centi und sämtliches Zubehör in einer Gemüsehalle bei Ernst Schwarz in Villigen AG einstellen. Schwarz, Vizepräsident des Centurion Vereins Schweiz, war dereinst Mot Of des Pz Bat 16.

Seit der Vereinsgründung konnten, nebst dem Centurion 55/57 mit dem Kontrollschild M+78527, folgende Zusatzkomponenten käuflich erworben werden:

Volltanken bitte! 546 Liter bleifrei in zwei Tanks...

Bevor es dann auf die lange Reise über die Hauptstrasse von Koblenz in Richtung Baden geht, hat der Centi noch Durst. Für den Garagisten und Tankstellenwart Willi in Leibstadt ist es der grösste Einzelverkauf des Jahres: 546 Liter bleifreies Benzin fassen die beiden Tanks. Speziell ist, dass der Mechaniker Götschi dosiert Bleiersatz beifügen muss, damit bei solch alten Motoren das Ventil nicht einschlägt. Beeindruckend sind auch die Zahlen des Treibstoffverbrauchs: 700 Liter pro 100 km auf der Strasse; 1100 Liter pro 100 km im Gelände.

Für den Garagisten Willi ist es der grösste Einzelverkauf des Jahres: 546 Liter!

- SIM-Ausrüstung
- Schlepper Atlantic GR7, 6×4
- Tiefbettanhänger pat. Scheuerle
- Centurion-Fahrstuhl
- Centurion-Reserveturm
- GMC-Werkstattwagen Mod. A3-02 mit Seilwinde Julia
- Motorrad Condor A250
- Saurer-4×4-Lastwagen
- Lieferwagen Mowag GW 3500
- 4 Jeep-Anhänger mit SIM-Zielen
- Centurion-Kanone
- Entpannungspanzer (Entp Pz 65/88)
- Prototyp 15 cm HB mit Pz Kan Centurion 8,4 cm
- Panzer-Kalibrierungsanlage
- Centurion-Ersatzteillager
- Diverse Ausbildungsunterlagen und verschiedenste Reglemente

80-Tonnen-Filetstück

Filetstück des eindrücklichen Panzermaterials ist bestimmt die Trilogie Atlantic-Schlepper, Tiefbettanhänger und Centurion, die runde 80 Tonnen wiegt.

Seit 2004 ist das umfangreiche Centi-Material im Militär-Festungsmuseum Full-Reuenthal stationiert und teilweise permanent ausgestellt.

Die britische Doktrin

Die britische Auffassung von Panzerkriegsführung, entwickelt im Zweiten Weltkrieg in der harten Schule der nordafrikanischen Wüste, vertrat die Meinung, dass die Panzerstreitkräfte beider Gegner früher oder später aufeinandertreffen und die Schlacht entscheiden. Die Briten legten daher mehr Wert auf die Fähigkeit, dem gegnerischen Feuer durch Panzerung und Feuerkraft zu widerstehen; eine hohe Geschwindigkeit war nicht oberstes Ziel. Beeinflusst durch die Erfahrungen in den Wüstenkämpfen von 1941/42, wurde vom englischen Kriegsministerium ein Kampfpanzer gefordert, der sowohl Panzerabwehr- als auch Sprengmunition verschiessen konnte.

In der Schweizer Armee

Ein erster Centurion war 1944 fertig. Später wurden über 20 Versionen gebaut. Doch erst die Mark-3-Version kam im Koreakrieg 1951 erstmals zum Einsatz. 1946 kaufte die Schweiz vorerst 100 Panzerjäger G13. Eine weitere Tranche von 50 Einheiten wurde 1947 bewilligt. Einen grossen Teil dieser zweiten Tranche blockierte jedoch die Sowjetunion, die neue Besatzungsmacht im G13-Herstellerland Tschechoslowakei.

Erst nach intensiven diplomatischen Bemühungen wurde die zweite Tranche vollständig geliefert. Es zeigte sich bald, dass es Probleme mit Ersatzteillieferungen gab und dass der G13 zwar die Panzerabwehr verstärkte, jedoch viele Nachteile gegenüber einem Panzer mit Turm aufwies.

Der Kauf des französischen Leichtpanzers 51 (AMX 13) war eher eine Notlösung, sahen sich die Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten K+W Thun doch gezwungen, in drei Normalisierungen aus der Nullserie eine kriegstaugliche Waffe zu machen.

Wegen des Koreakriegs war bei den Grossmächten wenig Bereitschaft vorhanden, einem Kleinstaat wie der Schweiz Kampfpanzer zu liefern, zumal eigene Lieferschwierigkeiten gelöst werden mussten.

In der Sommer-RS 1956

Nach langem Hin und Her wurden dann 1955 durch die Firma *Vickers-Armstrong Ltd* in Newcastle die ersten Centurion Mk III an die Schweiz ausgeliefert. So konnten in der Sommer-RS 1956 erstmals Rekruten auf dem Panzer 55 ausgebildet werden, nachdem einige Schweizer Modifikationen vorgenommen wurden.

Im Herbst 1956 wurde die Welt durch die Suezkrise und den Aufstand in Ungarn geschockt. So passierte der Antrag des Bundesrates zur Anschaffung weiterer 100 Centurion-Panzer im Parlament problemlos.

Abgelöst vom Panzer 61/68

Diese wiederum von Vickers gebauten und gelieferten Panzer des Typs Mk VII erhielten in der Schweiz die Bezeichnung Pz 57. Die neue Version hatte einen Treibstofftank von 1100 Litern statt 540 Liter. Zudem drehte sich der Boden des Kampfraums zusammen mit dem Turm.

1959 bot die Regierung Südafrikas dem EMD weitere 100 Panzer Centurion Mk V zu stark reduzierten Preisen an. Die angebotenen Panzer waren praktisch neuwertig und nie eingesetzt worden.

Zu dieser Zeit wurde von der K+W Thun der Schweizer Pz 58 im Prototypenstadium getestet, was politische Diskussionen auslöste.

1960 beschloss die Bundesversammlung dennoch, dem Kauf der südafrikanischen Centurion zuzustimmen. So war denn der legendäre Centurion-Panzer im Einsatz, bis ihn die Schweizer Panzer 61 und später 68 ablösten.

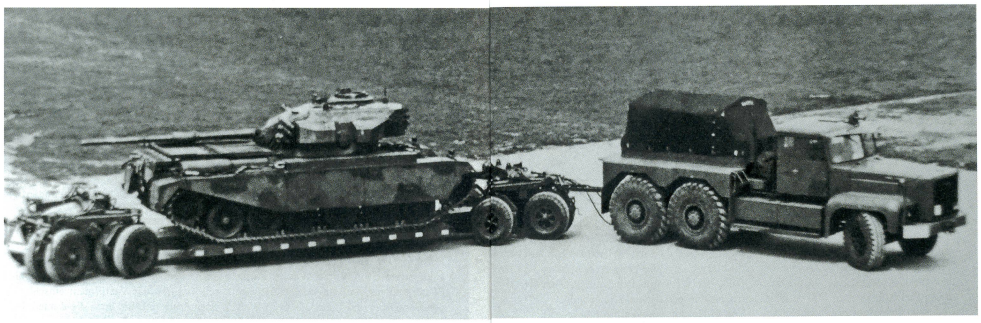
Typischer Schweizer Verein

Wenn man die Struktur des Centurion Verein Schweiz anschaut, dann mutet das typisch helvetisch an: Aktiv- und Passivmitglieder, Statuten, GV usw., all das gibt es auch hier. Aber letztlich wird auch dieser Verein von zehn Mitgliedern getragen.

Das wurde mir bei der Panzerbereitstellung, bei der Verschiebung von Full-Reuenthal nach Birmenstorf und beim dreitägigen SIM-Laser-Schiessen in den Birmenstorfer Rebbergen klar.

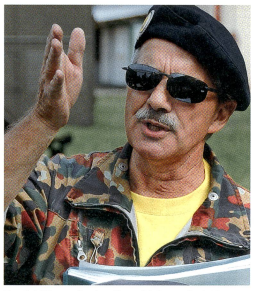
Den Centurion zu unterhalten, Marsch- und Tagesparkdienst fachgerecht zu machen, das Ungetüm unfallfrei über Schweizer Hauptstrassen und deren Kreisel zu manövrieren und schliesslich im engen Turm interessierte Besucher beim SIM-Schiessen anzuleiten, das verdient grosse Anerkennung und ein riesiges Kompliment.

Hoffen wir, dass die Centi-Pänzeler den geschichtsträchtigen Panzer noch lange der Öffentlichkeit zeigen! ✚

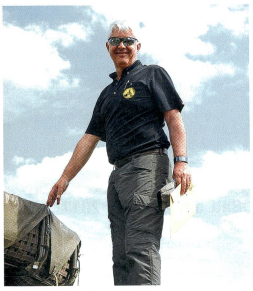


Runde 80 Tonnen, das Gesamtpaket Atlantic-Schlepper, Tiefbettanhänger und Centurion-Panzer (unscharfes historisches Bild).

Christoph Kolb, Walter Stanek, Urs Stauffer und Martin Götschi, echte «Centler», die das Ungetüm noch warten und bewegen können.



René Näf erteilt den Verschiebungsbefehl von Full-Reuenthal nach Birmenstorf.



Der langjährige Präsident Daniel Stoop lebt für «seinen» Centi-Verein CH.

Der Schlepper Super Atlantic GR7 35 6×4, auf dem Weg zum «Convoy».