



STAND RESTAURIERUNG DES TIGER II (KÖNIGSTIGER) IM SCHWEIZERISCHEN MILITÄRMUSEUM FULL, JANUAR 2012

1. ALLGEMEINES

Bei den Arbeiten am Königstiger hat sich seit Herbst 2009 wieder Einiges getan. Während die Arbeiten an Wanne und Turm nach weitgehendem Ausbau der wesentlichen Teile im vergangenen Winter zwangsläufig etwas ruhen mussten - dafür massgebend war die Konzentration unserer Anstrengun-

gen auf die Fertigstellung und Einrichtung der neuen, im April 2010 eröffneten Panzerhalle unseres Museums -, sind bei der Restaurierung und Nachfertigung von einzelnen Komponenten des Königstigers wesentliche Fortschritte erzielt worden, wovon dieser Bericht im Einzelnen Auskunft gibt.

Immer noch ungeklärt ist die **Geschichte** des Königstigers mit der Fahrgestellnummer 280215. Bekannt ist nur, dass er im September 1944 an die Truppe – damals wohl die Schwere Panzerabteilung 506 – abgeliefert worden ist. Dann aber verlieren sich seine Spuren bis ins Jahr 1956. Bis heute sind nicht einmal die Einzelheiten bekannt, wann, woher

und unter welchen Umständen der Tiger II in die Schweiz gelangt ist. Es existieren zwar zwei nach dem Krieg erstellte Fotos wohl dieses Panzers, über deren Ort und Zeit der Erstellung aber keine Erkenntnisse vorliegen. Neu aufgetaucht sind im Jahr 1958 in Thun anlässlich des UK Pz Bat 12 aufgenommene Bilder, die den Königstiger als Schleppobjekt zeigen.



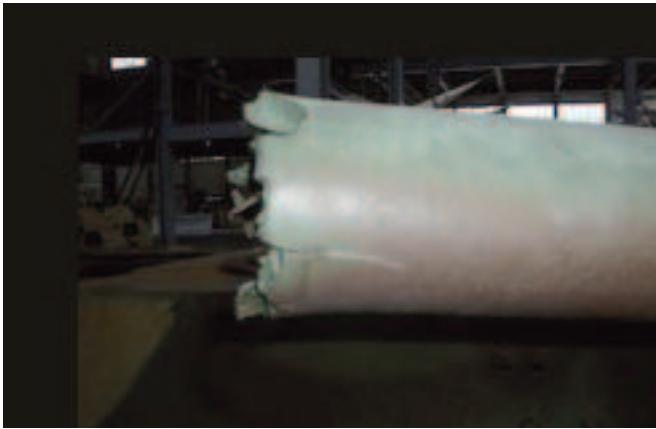
Fahrgestellnummer in der Wanne vorne links



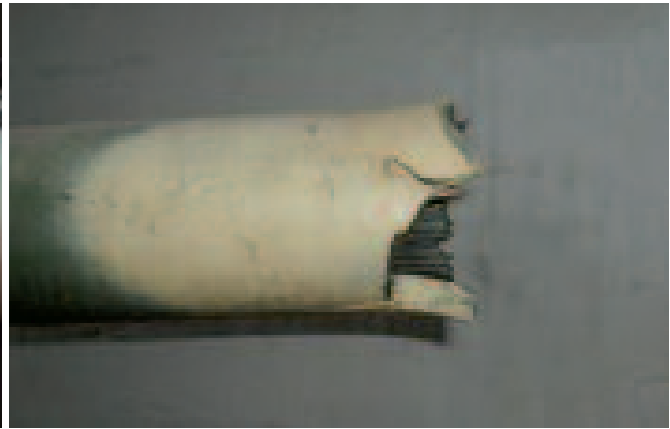
Königstiger als Schleppobjekt in Thun 1958

Für die Erhellung der Geschichte des Königstigers hilfreich wäre ein Foto, das über die Fundsituation des Panzers nach Ende der Kämpfe 1944/45 – wohl in den Ardennen oder im Westen Deutschlands – Auskunft geben würde. Eine Identifizierung wäre bei Vorliegen eines solchen Fotos aufgrund verschiedener individueller Merkmale – vor allem aufgrund der hier abgebildeten Struktur der Absprengstelle am Geschützrohr – relativ leicht möglich. Am besten wäre es, wenn jemand, der in den 50er-Jahren mit dem Panzerwesen in der Schweiz beschäftigt war – sei dies als Angehöriger der Armee, der K+W Thun oder eines AMP – über die Umstände der Beschaf-

fung noch Auskunft geben könnte. Unsere bisherigen Nachforschungen sind leider ohne Erfolg geblieben, da wesentliche Panzerexperten wie beispielsweise Divisionär Hüssy oder Oberst Fruhstorfer verstorben sind oder andere, noch lebende ältere Panzerleute keine neuen Erkenntnisse zum Königstiger beisteuern konnten. Auch im sonst ergiebigen Bundesarchiv konnten keine Unterlagen zur Herkunft dieses Panzers gefunden werden. Sollten Leser dieses Beitrages aufgrund eigener Nachforschungen oder von Auskünften im Bekanntenkreis Erkenntnisse zur Geschichte des Königstigers beisteuern können, so wäre dies natürlich hoch willkommen!



Rohr der 8.8cm Kanone L71 mit abgesprengter Mündung, Ansicht von rechts



Rohr der 8.8cm Kanone L71 mit abgesprengter Mündung, Ansicht von rechts

Weiterhin erfolgreich war die **Mittelbeschaffung** im Rahmen des **Team Königstiger**. Per Ende Juni 2010 umfasst das Förderteam 117 Mitglieder, die zusammen Spenden von CHF 62'100.– geleistet haben. Das ist sehr erfreulich, aber gemessen an den gesamt- haft zu erwartenden Kosten der Restaurierung muss noch einiges zusammenkommen! Es ist aber alles andere als selbstverständlich, dass sich bis heute

ein Team von Leuten bereit erklärt hat, das ambitionöse Restaurierungsprojekt mit finanziellen Beiträgen zu unterstützen. Allen Mitgliedern des Team Königstiger gebührt dafür einmal mehr ein ganz herzliches Dankeschön!

Um den Fortgang der Arbeiten sicherstellen zu können, sind wir auch weiterhin auf neue **Mitglieder im Team Königstiger** angewiesen.

2. ZERLEGUNG

Als grösseres noch zu erledigendes Ausbauprojekt stand die Demontage der Drehfederstäbe (Torsionsstäbe) an. Aufgrund der genauen Passform und der Korrosion während mehr als 60 Jahren sassen die Torsionsstäbe „bombenfest“. Erst mit einem von Rico Moracchi in Basel gefertigten Spezialwerkzeug mit einer Gewindespindel gelang es, die Stäbe ganz



Die Torsionsstäbe (Drehfederstäbe) nach dem Ausbau

leicht zu lockern. Mit diesem Werkzeug und Brachialgewalt von hunderten von schweren Hammer-schlägen gelang es schliesslich, an mehreren Wochenenden die Stäbe auszubauen. Fünf der insgesamt 18 Stäbe waren gebrochen; viele der anderen weisen teilweise tiefe Rostnarben auf, die eine

Wiederverwendung ebenfalls verunmöglichen.

3. BESCHAFFUNG UND NACHBAU DEFEKTER ODER FEHLENDER TEILE

Nach Ausbau der teilweise gebrochenen, teilweise stark korrodierten **Torsionsstäbe** haben wir verschiedene Möglichkeiten zu Reparatur bzw. zum Ersatz geprüft. Es zeigte sich bald, dass gebrochene Torsionsstäbe nicht derart repariert werden können, dass sie wieder verwendet werden können. Auch die Wiederverwendung zwar noch ganzer, aber durch Rostnarben beschädigter Torsionsstäbe ist nicht empfehlenswert, da diese schon bei geringster Belastung brechen können. Es galt also, für neue Torsionsstäbe zu sorgen ... Von Panzerenthusiasten war die Empfehlung zu hören, dass aus Torsionsstäben des amerikanischen Kampfpanzers M-47 oder des russischen T-72 allenfalls durch Umarbeitung die gesuchten Torsionsstäbe hergestellt werden könnten. Abgese-

hen davon, dass aber auch solche Torsionsstäbe nicht einfach im nächsten Supermarkt eingekauft werden können, war zweifelhaft, ob solche Stäbe für das hohe Gewicht des Königstigers von 68 Tonnen verwendbar sind und ob deren Materialeigenschaften durch eine im Übrigen aufwändige Überarbeitung nicht Schaden leiden würden.

Im Mai 2010 erfolgte dann ein grossartiges Hilfsangebot aus Deutschland. Durch freundliche Vermittlung des bekannten deutschen Panzerexperten Rolf Hilmes erklärten sich die Herren Dr.-Ing. Heinrich Winkels und Lothar Bach von der Firma Luhn-Pulvermacher-Dittmann & Neuhaus GmbH in D-Hagen bereit, für uns alle Drehstäbe des Königstigers zu einem äusserst entgegenkommenden Preis neu

anzufertigen. Diese Firma hat bereits im Zweiten Weltkrieg Drehstäbe für Panzer angefertigt und produziert aktuell Drehstäbe für den Kampfpanzer Leopard 2 und gepanzerte Fahrzeuge der Firma MO-WAG/General Dynamics in Kreuzlingen. Anfang Juni haben wir Muster der Drehstäbe (dickere Stäbe

vorne und hinten am Laufwerk, dünnere Stäbe im mittleren Teil sowie ein Bruchstück zur Vornahme einer Material-Festigkeitsanalyse) nach Hagen gesandt und sind nur sehr gespannt auf den Fortgang dieser Angelegenheit.

Ein erbärmliches Bild boten die insgesamt sieben **Benzintanks** des Panzers. Die aus Stahlblech gefertigten, im Motorenraum (5) und im Kampfraum (2) untergebrachten Tanks mit aufgrund ihrer Einpassung besonderen Formen waren völlig verrostet und unrettbar verloren. Zuerst planten wir, aus Kostengründen nur zwei bis drei Tanks nachbauen zu lassen, auf die Neuanfertigung der übrigen aber zu verzichten. Das preislich annehmbare Angebot einer Spezialfirma aus Deutschland, die aufgrund unserer

Muster auch einen zweiten Satz Tanks für den Königstiger im deutschen Panzermuseum der Munster anfertigen konnte, hat uns dann aber veranlasst, doch alle sieben Tanks nachbauen zu lassen. Das Resultat ist sehr erfreulich: Die Tanks sind absolut originalgetreu und millimetergenau nachgebaut, dies allerdings zur zukünftigen Vermeidung von Rost aus rostfreiem Stahlblech. Sie liegen in Full bereits fertig zum Einbau bereit.



Die originalen, teilweise durchgerosteten Benzintanks nach dem Ausbau



Die sieben neu angefertigten Benzintanks

Ebenfalls fertig sind alle **Schürzen** und die **Kotflügel** des Königstigers, die hinsichtlich Abmessun-

gen, Form und Materialbeschaffenheit völlig originalgetreu in Tschechien nachgebaut worden sind.



Die neu angefertigten Schürzen und Kotflügel



Ärgerlich war die Feststellung, dass offenbar in den letzten Monaten, bevor der Königstiger im September 2007 von Thun nach Full transportiert wurde, jemand noch die auf dem Turmdach montierte **Panzerplatte mit Ausschussöffnung der Nah-**

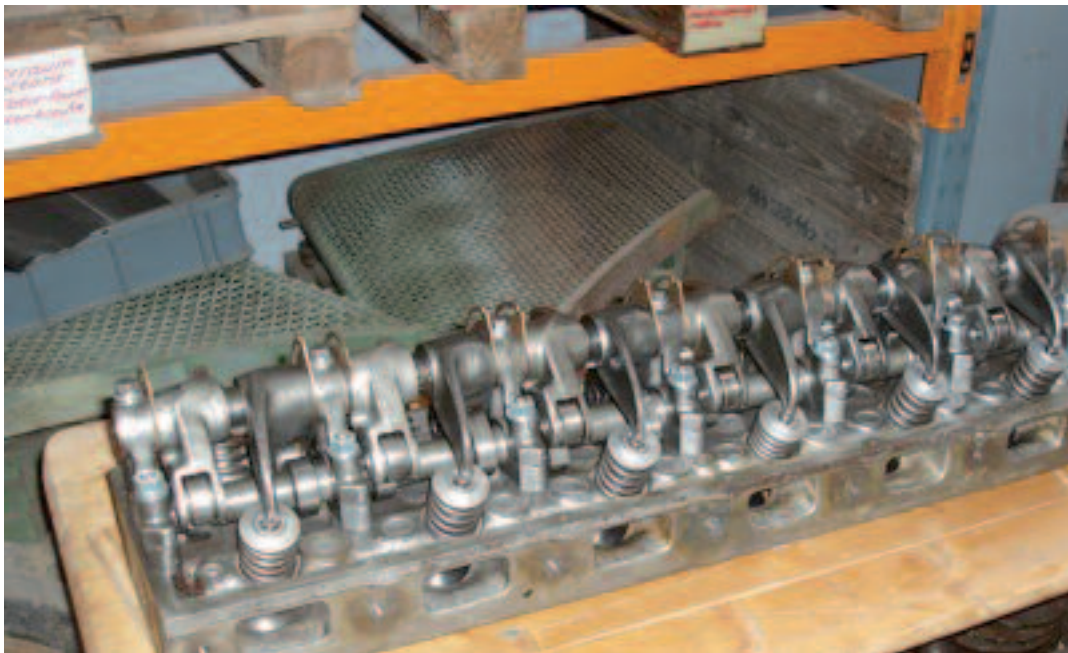
verteidigungswaffe demontiert und mitgenommen hat. Durch einen glücklichen Zufall gelang es, eine in Polen bei Grabungsarbeiten gefundene Platte gleichen Typs erwerben zu können. Dem Internet (e-bay) sei Dank!



Die aus Polen beschaffte Panzerplatte mit Ausschussöffnung der Nahverteidigungswaffe

Nach der Zerlegung des Motors bei der Firma LA-RAG in Will und der Befundaufnahme an den Einzelteilen wurde mit weiteren Arbeiten am Motor aus Kostengründen vorerst zugewartet. Inzwischen haben wir aber das grösste Problem, die durch Rost arg in Mitleidenschaft gezogenen Zylinderköpfe, beheben können. Die Fachfirma Walter Ammann AG in Basel hat Ventilsitze und -führungen nach Aus-

fräsen neu angefertigt und in die Köpfe eingefügt, alle Ventile und Federn neu angefertigt und beide Zylinderköpfe perfekt zusammengebaut. Nun stehen die Köpfe neuwertig zum Einbau bereit, allerdings hat allein die Revision dieser Teile einen Betrag gekostet, für den man sich einen noch gut erhaltenen Personenwagen hätte kaufen können.



Einer der beiden revidierten Zylinderköpfe

Ein weiterer Problemfall waren die beiden links und rechts im Motorraum zwischen den vier (bereits nachgefertigten) Kühlern untergebrachten Lüftergebläse. Auch hier hat der Rost gewütet und die aus Stahlblech gefertigten Teile und Lüfterräder unrettbar zerstört. Seit Monaten ist die auf Restaurierung und Nachbau schwierig anzufertigender Einzelteile

spezialisierte Firma Prätech in Berlin daran, die beiden Lüftergebläse zu restaurieren und wo nötig Teile nachzubauen. Die beiden Lüfterräder mit Schaufeln aus innen hohlen Stahlblechschaufeln, aber auch die beiden Gehäusekasten sind bereits völlig originalgetreu nachgebaut.



Eines der beiden neu gefertigten Lüftergehäuse, die links und rechts. Im Motorraum jeweils zwischen die beiden Motorkühler (ebenfalls bereits angefertigt) montiert werden

Noch im Gang sind Verhandlungen zur Beschaffung benötigter **Einzelteile zum Motor**. Grundsätzlich angeboten sind die für die Motorrevision benötigten neuen zwölf Kolben und Zylinderlaufbüchsen, aber auch ein komplettes, originales Luftfiltergehäuse. Wir sind zuversichtlich, die Beschaffung dieser Teile

realisieren zu können, deren Erhalt uns bei der anstehenden Motorrevision ein grosses Stück weiter bringen würde. Wir hoffen, Ihnen mit dem nächsten Bericht auch diesbezüglich gute Nachrichten mitteilen zu dürfen.

4. WEITERER FORTGANG DER ARBEITEN

Mit Ende der diesjährigen Museumssaison Ende Oktober beginnen im Museum wieder jeden Samstag die Winterarbeiten im Unterhalts- und Restaurierungsbereich. Ziel der Winterarbeiten 2010/11 wird es sein, aus der Wanne des Königstigers sämtliche noch ein- und angebauten Teile (Seitenantriebe,

Bremstrommeln, Schwingarme, Leitungen der Zentralschmierung, Raupenspannvorrichtung) zu demontieren, worauf die völlig leere Wanne sandgestrahlt und mit dem Wiederein- und -aufbau begonnen werden kann.



Frontbereich der Wanne innen, Zustand Sommer 2010



Wanne Kampfraum innen, Blick Richtung Schottwand, Sommer 2010, (im Vordergrund Schmierleitungen vorne links)

Parallel dazu werden ausgebaute Kleinteile restauriert und weitere Beschaffungen und Nachbauten fehlender bzw. zerstörter Teile vorgenommen. Da solche Beschaffungen und die externe Vergabe von Spezialarbeiten nur mit erheblichen finanziellen

Mitteln vorgenommen werden können, gilt es auch in Zukunft, weitere Mittel für das Projekt Königstiger zusammenzutragen.

5. ARBEITEN IM WINTER 2012

Seit November 2011 werden die Arbeiten am «Königstiger» forciert. Der Motor steht kurz vor dem Abtransport zur Revision, und unser Team ist fast

jeden Samstag bei winterlichen Temperaturen mit den verschiedenen Restaurierungsarbeiten beschäftigt.



Der Motor in der Warteschleife



Alles verpackt



Jede Hilfe ist willkommen.



Die letzte Raupenspindel wird gelöst ...



... und ausgebaut



Nun muss noch die Überwurfmutter gelöst werden.



Auch der renitensteste Schwingarm musste kapitulieren
... gegen 20 Tonnen Druck ...



... grosse Hitze



... und gezielte Hammerschläge



Es brauchte viel Geduld ...



... und ab und zu eine Pause.