

Sd.Kfz. 138/2 Jagdpanzer 38(t)



Jagdpanzer 38(t) (Sd.Kfz 138/2), potocznie znany jako Hetzer – niemieckie działo pancerne z okresu II wojny światowej budowane na podwoziu czołgu PzKpfw 38(t) (czechosłowackiego LT vz. 38).







Ekspонат: Obecnie w Muzeum Wojska Polskiego znajduje się działo samobieżnego "Hetzer", wydobyte w 1989 r. z rzeki Utrata. Pojazd należał prawdopodobnie do 73. Dywizji Piechoty Wehrmachtu i został wysadzony przez własną załogę 17 stycznia 1945 r., w czasie odwrotu wojsk niemieckich w rejonie Błonia.

Narodziny wozu

Można rzec, że do powstania Jagdpanzera 38 (t) doszło niejako przypadkowo, a w dużej mierze „dzięki” alianckim nalotom bombowym. Pod koniec listopada 1943 roku na skutek dużego nalotu bombowego na Berlin, bardzo poważnie ucierpiały niemieckie zakłady produkcyjne Alkett, które wytwarzało działa szturmowe StuG III. Zniszczenia były na tyle duże, że utrzymanie dotychczasowej wielkości produkcji, oczywiście okazało się niemożliwe, a to oczywiście automatycznie znacząco zmniejszało dostawy sprzętu dla jednostek walczących, zwłaszcza na froncie wschodnim. Rozpoczęto też pilne prace do jak najszybszego odbudowania niemieckich zakładów, które jednak musiały jakiś czas potrwać, zaczęto także poszukiwanie nowych zakładów, które były by zdolne do podjęcia jak najszybciej produkcji dział szturmowych i wypełnienia luki produkcyjnej po firmie Alkett. Wybór padł na zakłady Bohmisch-Mährische Maschinenfabrik w Pradze (dawne czeskosłowackie CKD), jakkolwiek po zapoznaniu się z ich wyposażeniem oraz wielkością hal, przedstawiciele OKH stwierdzili, że fabrykowanie tak wozów Sturmgeschütz III, ważących po skompletowaniu ok. 24 ton było po prostu niemożliwe. Fakt ten został zakomunikowany na spotkaniu w dniu 6 grudnia 1943 roku Adolfowi Hitlerowi, który w odpowiedzi zgodził się na zaprojektowanie nowego, lekkiego działa szturmowego lub

niszczyciela czołgów o masie do 13 ton, którego konstrukcja nie była by na tyle nieskomplikowana, że jego produkcją mogły by się zająć zakłady BMM. Założenia taktyczno-techniczne, jakie postawiono przed nowym pojazdem, były dość wygórowane – przy wspomnianej już wcześniej masie miał on charakteryzować się opancerzeniem, złożonym z płyt pancernych o grubości 60 mm pod dużym kątem i zdolnym do rozwijania prędkości maksymalnej 55-60 km/h. Jako uzbrojenie planowano zastosować armatę przeciwpancerną 7,5 cm PaK 39, w związku z czym uległa wówczas zmiana kwalifikacji wozu, który przestał być samobieżnym działem szturmowym, a stał się lekkim łowcą czołgów. Warto nadmienić, że pod koniec 1943 roku, różnice w zakresie sprawowanej funkcji pomiędzy samobieżnym łowcą czołgów, a samobieżnym działem szturmowym praktycznie nie istniały – obie grupy pojazdów, z powodu coraz gorszej sytuacji militarnej III Rzeszy spełniały obie funkcje.

Pierwsze rysunki techniczne zostały zaprezentowane Adolfowi Hitlerowi 17 grudnia 1943 roku. Tak szybkie tempo prowadzonych prac możliwe było dzięki zastosowaniu znanej już platformy gąsienicowej, która pochodziła z czołgu lekkiego Panzer Kampfwagen 38 (t) – alter Art oraz neuer Art. Pierwszy z wymienionych pojazdów był standardowy Pz. Kpfw. 38 (t), który był szeroko rozpowszechniony w niemieckich oddziałach Panzertruppen w latach 1939-1942. Drugi pojazd stanowił natomiast jego zmodernizowaną wersję, która była przeznaczona do prowadzenia rozpoznania bojowego. Konstruowana maszyna otrzymała pierwotne oznaczenie jako Sturmgeschütz 38, które zostało zmienione następnie na Jagdpanzer 38, choć obie nazwy do pewnego czasu były używane zamiennie. Po wejściu do służby liniowej pojazd otrzymał nowe „imię” od żołnierzy niemieckich – Hetzer.

Projekt nowego wozu został zaaprobowany przez dyktatora i skierowany do dalszych prac rozwojowych. W trzeciej dekadzie stycznia 1944 roku ukończono budowę drewnianej makiety pojazdu w skali 1:1, która jeszcze przed końcem miesiąca (26 stycznia

1944 roku), zaprezentowano przedstawicielom Generalnego Inspektoratu Wojsk Pancernych (Heeres Waffenamt). Zdecydowano wówczas o złożeniu zamówienia na trzy prototypy, które miały trafić do testów najpóźniej w marcu. Jego realizacja przebiegła planowo i już w kwietniu 1944 roku ukończone wozy zostały zaakceptowane przez członków wspomnianej wyżej instytucji.

Od momentu rozpoczęcia programu budowy nowego niszczyciela czołgów Adolf Hitler naciskał na jak najszybsze wprowadzenie go do produkcji, nawet kosztem znacznego przyśpieszenia czy nawet niedokończenia badań poligonowych. 18 stycznia 1944 roku podjęto decyzję o zamówieniu w zakładach BMM 1000 pojazdów, natomiast dziesięć dni później Hitler uznał rozpoczęcie fabrykacji nowego wozu i stopniowe zwiększanie jego produkcji, uznając to za sztandarowe zadanie dla wojsk lądowych. Bardzo szybko pierwotny kontrakt na dostawę, został następnie powiększony o kolejne 1000 sztuk nowych wozów. Łącznie więc przedsiębiorstwo BMM miało wyprodukować łącznie 2000 egzemplarzy Jagdpanzera 38. Wozy te miały się mieścić w przedziale numeracyjnym od 321001 do 323000. Co ciekawe, w ramach tego zamówienia planowano także nie tylko budowę klasycznych niszczycieli czołgów, ale także pewną ilość wozów zabezpieczenia technicznego (Bergepanzerwagen 38) oraz Jagdpanzery 38 starr, które w istocie stanowiły zwykłe wozy Hezter, lecz z nieco zmodyfikowanym uzbrojeniem głównym.



Na wiosnę lub wczesnym latem 1944 roku kontrakt na zbudowanie

2000 niszczycieli otrzymała również czechosłowacka Skoda, a zamówione pojazdy miały otrzymać następujące numery podwozi od 323001 do 325000. Mniej więcej w tym samym czasie przedstawiciele BMM i wojska zawarli umowę na dostawę kolejnych 2000 Hetzerów, których numery plasowały się w przedziale 325001 do 327000. W lipcu 1944 roku Skoda otrzymała zamówienie na kolejne 2000 pojazdów (327001-329000). Ostatnie zamówienie na wozy Hetzer zostało złożone w październiku 1944 roku i opiewało na łącznie 3000 maszyn. Najprawdopodobniej miały one otrzymać numery podwozi w segmencie 329001-33200. Po podsumowaniu wszystkich przyjętych kontraktów, otrzymujemy w praktyce liczbę 11 000 zamówionych wozów Jagdpanzerów 38 i Bergepanzerwagen 38.

Oczywiście założona wielkość produkcji znacząco odbiegała od założonej. Pierwsze trzy wozy Hetzer, jak już wcześniej wspomniano, zostały wyprodukowane w zakładach BMM w marcu 1944 roku. Miesiąc później, w kwietniu 1944 roku, zostało ukończonych dalszych 20 dalszych wozów. W maju, czerwcu, lipcu, sierpniu, wrześniu, październiku oraz w listopadzie i grudniu 1944 roku, odpowiednio: 20, 100, 100, 150, 190, 133, 298 i 233 pojazdy. W roku 1945, w miesiącach: styczeń, luty, marzec zdołano skompletować odpowiednio: 289, 273 i 148 wozów. Z powodu dużego nalotu bombowego na zakłady podlegające BMM, które zostały przeprowadzone na początku kwietnia 1945 roku nie jest znana dokładna dalsza liczba wozów, jednak szacuje się, że w kwietniu i maju powstało około 70 wozów. Podsumowując w zakładach BMM powstało nie mniej niż 2047 pojazdów Hetzer.

W zakładach Skody produkcja wozów Jagdpanzer 38 rozpoczęła się w lipcu 1944 roku od zbudowania pierwszych 10 egzemplarzy. W sierpniu, wrześniu, październiku, listopadzie oraz w grudniu 1944 roku, w firmie zostało zbudowanych odpowiednio 20, 30, 57, 89 i 104 niszczyciele. W styczniu, lutym, marcu 1945 roku ukończone odpowiednio kolejne 145, 125 i 153 wozów. Podobnie jak zakłady BMM, także i Skoda stała się „ofiara” alianckich

nalotów bombowych na początku kwietnia 1945 roku i tutaj także nie jest znana dokładna liczba maszyn, które powstały w kwietniu oraz w maju 1945 roku. Na pewno zdołano ukończyć przynajmniej 47 wozów i taka liczba jest przyjęta. Reasumując, ostateczny wynik zbudowanych wozów: od lipca 1944 roku do maja 1945 roku wynosi przynajmniej 780 wozów Hetzer.

W ostatecznym rozrachunku, z zamówionych 11 000 niszczycieli czołgów, Niemcy ostatecznie zdołali zbudować nie mniej niż 2827, z czego 181 stanowiły wozy zabezpieczenia technicznego Bergepanzerwagen 38, a następnie 13 Jagdpanzery 38 starr. Choć osiągnięcie założonej początkowo liczby było bardzo dalekie do osiągnięcia, to jednak wyprodukowanie takiej ilości wozów tej klasy, w ostatnim okresie wojny i w trudnych warunkach dla niemieckich zakładów przemysłowych, było to jednak dość spore osiągnięcie.



Zastosowanie bojowe wozu

Jagdpanzer 38 został przez Niemców potraktowany jako następca wozów Marder II oraz Marder III, stąd też zgodnie z pierwotnymi założeniami miał on zasilić te same oddziały łowców czołgów (Panzerjager-Abteilung), które je eksploatowały. Z początkiem 1944 roku zmodyfikowano jednak zamiary i postanowiono, że wozy Hetzer zostaną przydzielone do jednostek łowców czołgów, jednak jednostki te będą od tej pory przysposabiane niemieckim dywizjom piechoty i samodzielnych batalionów łowców czołgów (Armee-Panzer-Jager-Abteilung). Tak więc w odróżnieniu od wozów serii Marder, wozy Hetzer nie

miały trafić na stan niemieckich dywizji pancernych.

Wczesne ustalenia zakładały, że kompanie łowców czołgów uzbrojonych w Jagdpanzery 38 miały powstać w oparciu o etaty, o które tworzone wcześniej analogiczne jednostki, tylko, że wyposażone w wozy Marder III. W 1944 roku w związku z rozradami jakie dotknęły kwestię nazewnictwa części pododdziałów, wyekwipowanych w sprzęt pancerny, kompanię łowców czołgów zaczęto formalnie określać mianem kompanii dział szturmowych i postanowiono, że miała ona zostać zorganizowana zgodnie z nowo powstałym schematem organizacyjnym K.St.N. 1149 (wprowadzonym w życie 1 lutego 1944 roku), które istniały w dwóch wariantach: model A (Ausführung A) oraz model B (Ausführung B). Odmienność obu wersji przyjętych modeli etatowych, sprowadzała się przede wszystkim do innej liczby pojazdów w kompanii – według K.St.N. 1149 Ausführung A liczyła ona łącznie 118 żołnierzy i 10 pojazdów, natomiast K.St.N. 1149 Ausführung B – prawdopodobnie 134 żołnierzy i 14 wozów. Zgodnie z dzisiejszym stanem wiedzy, wzorzec organizacyjny K.St.N. 1149 co najmniej raz poddano modyfikacji, co więcej – od mniej więcej trzeciego kwartału 1944 roku kompanie dział szturmowych wyposażonych w Hetzery i przydzielone do dywizji piechoty, zaczęto z powrotem określać jako kompanie łowców czołgów.



Pierwsze wyprodukowane Jagdpanzery 38 z konieczności zapoznania się z ich konstrukcją i właściwościami żołnierzy, przeprowadzenie niezbędnych testów, a także sporządzenie odpowiedniej dokumentacji technicznej i warsztatowej dla

mechaników, wozy te trafiły na pierwszym miejscu do ośrodków szkoleniowych, które mieściły się m.in.: w Kummerdorfie (pięć wozów, Berka (trzy wozy), Bergen (dwa wozy) czy Hillersleben (dwa wozy). Próby poligonowe zakończyły się dobrym wynikiem, jakkolwiek same wozy nie były pozbawione wad. Największą wadą było zbyt mocno przeciążone zawieszenie wozu na przedzie kadłuba. Pojazd znajdujący się na prostym podłożu, wyglądał jakby opadał z przodu w dół, a powodowało to niekiedy dość poważne próby celowania w przeciwnika, zwłaszcza jak znajdował się w ruchu.. Okazało się, że gąsienice były zbyt wąskie, aby w zadowalający sposób ułatwiały poruszanie się wozu w trudniejszym terenie. Negatywnie wypowiedziano się o układzie i budowie kół napędzających gąsienice. Jednak coraz tragiczniejsza sytuacja na Froncie Wschodnim oraz od czerwca 1944 roku także po ciężkich walkach z siłami alianckimi na terytorium Francji, spowodowało, że nie było czasu na usunięcie tych usterek technicznych i należało nowy pojazd jak najszybciej skierować do produkcji oraz wysłać na front do jednostek, które coraz bardziej się wykrywają walcząc z siłami przeciwnika. Eliminacja wykrytych niedociągnięć samej konstrukcji miały być eliminowane wraz z rozwojem produkcji maszyny. Pierwszą jednostką bojową, która otrzymała wozy Hetzer. Był Heeres-Panzerjager-Abteilung 731, który odebrał łącznie 45 maszyn tego typu – trzy kompanie, każda po 14 wozów oraz trzy maszyny w odwodzie dowództwa. Kolejną jednostką był Heeres-Panzerjager-Abteilung 743, która otrzymała także 45 wozów tego typu. Jednostka ta została skierowana na linię frontu Grupy Armii „Środek”. Jednostka ta, a właściwie 1. oraz 2. Kompania wzięła udział od początku sierpnia w pacyfikacji Warszawy (Powstanie Warszawskie). Właśnie, pojazd z tej jednostki został następnie zdobyty przez polskich powstańców i stał się częścią barykady obronnej na ul. Szpitalnej, odgradzając drogę do Placu Napoleona. Wóz ten najbardziej znany jest pod nazwą „Chwat”. Poważne straty podczas walk Heeres-Panzerjager-Abteilung 743 poniosła w dniach 9-10 sierpnia (zniszczeniu uległa jedna maszyna) oraz 14 sierpnia (ciężkich uszkodzeń doznały cztery wozy).

Końcem lata 1944 roku Jagdpanzery 38 zaczęły zasilać szeregi kolejnych oddziałów walczących na najbardziej newralgicznych odcinkach frontu lub tam, gdzie spodziewano się nokautującego uderzenia radzieckiego natarcia. W sierpniu do kompanii Tetzerów wysłane do 15. i 76. Dywizji Piechoty (Infanterie-Division) oraz 20. Dywizji Grenadierów Pancernych (20. Waffen-Grenadier-Division) i 8. Dywizji Kawalerii SS „Florian Geyer” (8. SS-Kavallerie-Division SS „Florian Geyer”), a także zostało zorganizowanych kilka analogicznych oddziałów, które jednak ostatecznie nie przyłączono na stałe do żadnej jednostek dywizji piechoty. Powierzono im rolę samodzielnych jednostek, które były wysyłane na newralgiczne odcinki frontu. Na przykład Heeres-Panzerjager-Abteilung 741 brał udział w eliminowaniu brytyjskiego zgrupowania w rejonie miasta Arnhem, zmierzające do ostatecznego zakończenia alianckiej operacji „Market-Garden”.



Od października do grudnia 1944 roku Hetzery trafiły m.in. do następujących jednostek armii niemieckiej: 1009. kompania (9. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1026. (Dywizja Grenadierów Ludowych), 1044. (44. Dywizja Piechoty), 1179. (257. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1222. (181. Dywizja Piechoty), 1147. (47. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1162. (62. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1167. (167. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1168. (68. Dywizja Piechoty), 1194. (94. Dywizja Piechoty, w grudniu 1944 roku, gdy przybyły do niej Hetzery, walczyła ona na terytorium Włoch), 1272. (272. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1304. (304. Dywizja Piechoty), 1316. (16. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1320. (320. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1326. (326. Dywizja Grenadierów

Ludowych), 1337. (337. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1340. (340. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1349. (349. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1352. (352. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1363. (363. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1510. (73. Dywizja Piechoty), 1560. (560. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1708. (17. Dywizja Grenadierów Ludowych), 1711. (711. Dywizja Piechoty), 1716. (716. Dywizja Grenadierów Ludowych) oraz 1818. (18. Dywizja Grenadierów Ludowych).

Rok 1945 zaczął się dla Niemców tragicznie (słusznie oczywiście). Na zachodzie działania ofensywne, które były prowadzone w ramach „Wacht am Rhein” zostały całkowite powstrzymane, a na Wschodzie Armia Czerwona rozpoczęła nową ofensywę, która miała zakończyć się na Berlinie. Aby powstrzymać nacierających nieprzyjaciół, Niemcy rozpoczęli naprędce formowane nowe oddziały, w tym kompanie, które wyposażano w wozy Hetzer. Wozy te zaczęto przydzielać naprędce improwizowanym jednostkom dywizyjnym, takim jak 1551. kompania niszcycieli czołgów w Dywizji Grenadierów Pancernych „Kurmark”, czy też dywizji pancerniej „Feldhernhalle”, tworzone także nowe jednostki, które nazwano Brygadami niszcycieli Czołgów – „Panzerjager-Bryigade”. Hetzery znalazły się na wyposażeniu jednostek, w których nie powinny się znaleźć: w 507. oraz 511. s.H.Pz.Abt (batalionach czołgów ciężkich). Stało się to z powodu braku na wyposażeniu czołgów ciężkich Tiger, stanowiących podstawowe wyposażenie tego typu związków.

Warto tutaj wspomnieć, że wozy Hetzer nie służyły wyłącznie w Heeres (Wehrmacht), ale także w oddziałach Waffen-SS. W grudniu 1944 roku i w styczniu 1945 roku 75 wozów otrzymały także oddziały węgierskie. Ponoc wśród żołnierzy węgierskich zyskały one opinię pojazdów znacznie lepszych od dział samobieżnych Zrinyi, jednak biorąc znaczne dysproporcje w uzbrojeniu i jego możliwościach przeciwpancernych. Kilkanaście wozów Jagdpanzer 38 zostało skierowanych do służby w oddziałach ROA (Rosyjska Armia Wyzwoleńcza). Oszacować można, że wozów tych nie było mniej niż 10 sztuk, a nie więcej niż 20

wozów. W marcu i kwietniu 1945 roku, trzy wozy Hetzer o numerach podwozi: 322549, 323329 i 323358 trafiły na wyposażenie 5. Dywizjonu Artylerii Samobieżnej 6. Dywizji Piechoty LWP. W dokumentacji jednostki ich niemiecką nazwę zastąpiono zwrotem: „działo samobieżne T-38”.

Kończąc, należy wspomnieć, że historia Hetzera nie zakończyła się wraz z końcem II Wojny Światowej i ostateczną kapitulacją III Rzeszy. Zaraz po wojnie zakłady Skoda, wykorzystując gotowe do montażu podzespoły, wznowiły produkcję Jagdpanzerów 38 na potrzeby odradzającej się armii czechosłowackiej. Gotowe, nieco zmodyfikowane wozy (m.in. pozbawione stanowiska dla karabinu maszynowego), trafiły na wyposażenie jednostek, pod oznaczeniem ST-1. Ostatnim państwem, na stanie której armii znalazły się wozy Hetzer była Szwajcaria. Wozy te pochodziły od czeskiego producenta, gdzie trafiały pod oznaczeniem G-13. Można je rozpoznać, po tym, że wozy te posiadały uzbrojenie główne – 7,5 cm StuK 40 (które zastąpiło przeciwpancerne 7,5 cm PaK 39 L/48). Wozy te łatwo rozpoznać, ponieważ działa te posiadały hamulec wylotowy. Wozy te posiadały także w podłodze, w sąsiedztwie strzelca, włazu ewakuacyjnego. W toku eksploatacji, oryginalne silniki benzynowe, zostały zastąpione dieslami Sauera Arbon CH-2DRM. Wozy G-13 dotarły w szeregach sił zbrojnych Helwetów do przełomu lat 1971/1972.



Opis techniczny wozu

1. Charakterystyka ogólna;

Niszczyciel czołgów Jagdpanzer 38 cechował się następującymi parametrami taktyczno-technicznymi: masa wozu wynosiła 16 ton, więc o trzy tony więcej od początkowo planowanej, wymiary wozu : (odpowiednio długość wozu z armatą, szerokość oraz wysokość), to odpowiednio 6,27 metra, 2,63 metra oraz 2,10 metra. Pojazd był zdolny do przekraczania rowów o szerokości do 1,30 metra oraz do pokonywania pionowych przeszkód do 65 centymetrów. Prześwit wozu wynosił 0,38 metra. Załoga pojazdu składała się z czterech żołnierzy: dowódcy, celowniczego, ładowniczego oraz mechanika-kierowcy. Wejście do pojazdu oraz jego opuszczenie możliwe było wyłącznie poprzez dwa dwuczęściowe włazy ułożone na stropie dachu pojazdu.

2. Uzbrojenie wozu:

Główną broń wozu Hetzer stanowi przeciwpancerna armata 7,5 cm PaK 39 o długości lufy wynoszącej 48 kalibrów, która jest zamontowana w jarzmie na przedzie kadłuba wozu. Jej masa wynosi 1235 kg, a jej maksymalna możliwa donośność sięga prawie 6600 m. Maksymalna szybkostrzelność sięga w granicach 10-12 strzałów na minutę. Żywotność lufy ocenia się óżnie – od 5000 do 7000 oddanych z niej strzałów. Możliwy zakres przemieszczania się broni w linii poziomej wynosi 5 stopni na lewo oraz 11 stopni na prawo. Natomiast linii pionowej zakres wynosi od – 6 stopni do + 12 stopni. Zlokalizowanie celu następuje przez dowódcę czołgu, gdzie ma to miejsce przy użyciu peryskopowego celownika optycznego Sf. 12 Z, przy czym jego namierzanie następuje przez celowniczego, odbywało się za pomocą również peryskopowego celownika optycznego Sfl. Z.F.1a. Do strzelania używano następujących rodzajów amunicji:

– przeciwpancernego 7,5 cm Pzgr. 39 o masie 6,80 kg i prędkości początkowej pocisku 750 m/s

- przeciwpancernego, podkalibrowego 7,5 cm Pzgr. 40 o masie 4,10 kg oraz o prędkości wylotowej pocisku 930 m/s
- przeciwpancernego, kumulacyjnego 7,5cm Gr. 38 HL/B o masie 4,57 kg oraz prędkości początkowej 450 m/s
- przeciwpancernego, kumulacyjnego 7,5 cm Gr. 38 HL/C o masie 5,00 kg oraz prędkości początkowej 450 m/s
- odłamkowo-burzącego 7,5 cm Spr. Gr. 39 o prędkości początkowej 550 m/s

Zapas amunicji do armaty wynosił łącznie 41 naboje scalone. Jako broń uzupełniająca pojazdu, na dachu pojazdu po jego prawej stronie znajdował się zamontowany uniwersalny karabin maszynowy MG 34 lub nieco rzadziej MG 42 kalibru 7,92 x 57 mm z zapasem amunicji 600 sztuk naboji typu Mauser, który był obsługiwany z wnętrza wozu. Oczywiście broń ta była zasilana w bębnowe magazynki mieszczące 50 lub 75 naboji i po wystrzeleniu trzeba było się wysunąć na dach wozu i załadować broń, z nie było żadnej osłony. W pojeździe była ponadto przewożona dodatkowo broń osobista załogi w postaci jednego pistoletu maszynowego MP 40 z zapasem 192 naboji kalibru 9 x 19 mm Parabellum (sześć magazynków). Czasem broń ta była zastępowana automatycznym karabinem szturmowym MP 44 (Stg 44).

3. Podwozie wozu:

Podwozie wozu składało się z ośmiu kół nośnych o średnicy zblokowanych w parach na czterech wózkach jezdnych i amortyzowanych resorami piórowymi, dwoma kołami napędowymi umieszczonymi z przodu oraz dwoma kołami napędowymi, umieszczonymi z tyłu. Cały układ jezdny okalały dwie taśmy drobnoogniwkowych, jednosworzniowych, jednogrzebieniowych gąsienic typu Kgs 350/140 liczących co do zasady po 96 ogniw na każdą z gąsienic. Ze względu na umieszczenie z przodu masywnej armaty wraz z jarzmem, większości elementów układu przeniesienia mocy i stosunkowo

grubych płyt pancernych na przednim pancerczu oraz ciężkiego jarzma z armatą przeciwpancerną, przednie koła wraz z resorami były zbyt nadmiernie przeciążone. Nacisk jednostkowy na grunt wynosił 0,76 kg/cm².

4. Jednostka napędowa i układ przeniesienia mocy wozu:

Jeden umieszczony z tyłu, chłodzony cieczą 6-cylindrowego, benzynowego silnika typu Praga AC 2800 o pojemności skokowej 7754 cm³ i mocy 160 KM przy 3000 obr./min.. Średnica cylindrów wynosiła 110 mm, a skok tłoków wynosił 136 mm. Motor zasilany był paliwem pochodzącym z dwóch zbiorników paliwa o łącznej pojemności 320 litrów. Energia napędowa transportowana była od silnika poprzez wał napędowy biegnący przez przedział bojowy do znajdującego się na przedzie pięciobiegowej skrzyni przekładniowej Praga-Wilson (plus jeden bieg do jazdy do tyłu), a następnie do mechanizmu kierowania i przekładni bocznych, które przekazywały napęd do kół napędowych. Zużycie paliwa wynosiło około 1,77 litrów na jeden kilometr przebytej drogi (po utwardzonej drogi), oraz około 2,46 litra na kilometr drogi w terenie. Moc jednostkowa wozu wynosiła 9,4 KM/ na tonę. Wóz był zdolny do osiągnięcia podczas jazdy po utwardzonej drodze do osiągnięcia prędkości 40 km/h i średniej w skali 20-30 km/h. W terenie prędkość jazdy wynosiła do 15 km/h, natomiast zasięg pojazdu wynosił do 180 kilometrów, natomiast w terenie spadał do 130 kilometrów przebytej trasy.

5. Opancerzenie wozu:

Opancerzenie wozu składało się z pancernych płyt walcowanych i miało następującą grubość oraz nachylenia: przednia płyta pancerna – 60 mm/60 stopni, przednia dolna płyta pancerna – 60 mm/40 stopni, boczne płyty pancerne 15 mm/0 stopni, tylna dolna płyta pancerna chroniąca jednostkę napędową 15 mm, tylna górna płyta chroniąca jednostkę napędową: 8 mm/70 stopni, spód – 10 mm, strop kadłuba – 88 mm.



Wersje rozwojowe wozu

W grudniu 1943 roku narodził się pomysł skonstruowania zmodernizowanej wersji Jagdpanzera 38, który był wyposażony w 7,5 cm armatę przeciwpancerną PaK 39 L/48, umieszczoną w specjalnym zamocowaniu, która była pozbawiona oporopowrotnika. W zamyśle projektantów, takie rozwiązanie miało się przyczynić do zwiększenia wolnej przestrzeni wewnątrz pojazdu oraz zrezygnowania z potrzeby wycinania w przedniej płycie pancernej wielkiego otworu, mającego zmieścić całe to oprzyrządowanie, natomiast cała siła odrzutu miała być pochłaniana przez sam pojazd. Odpowiednio zmodyfikowany pojazd Hetzer, noszącego nazwę Jagdpanzera 38 starr, najpóźniej w lipcu 1944 roku przeszedł serię prób ogniowych, ponowionych jeszcze co najmniej raz (w pierwszym tygodniu września 1944 roku). Jej wyniki nie są znane, jakkolwiek można się sugerować, że zakończyły się one dużym powodzeniem. Świadczyć może o tym fakt, że bardzo szybko po realizacji serii prób i testów, złożono zamówienie na kolejne dwa egzemplarze prototypowe, natomiast na przełomie lat 1944/1945, zakłady BMM w ramach tak zwanej serii „zerowej” skompletowały łącznie 10 wozów Jagdpanzer 38 starr. Jeden z nich został wysłany do ośrodka szkoleniowego w Berka, jednak z powodu (kwiecień 1945 roku) zbliżających się sił alianckich do ośrodka szkoleniowego, maszynę na osobisty rozkaz samego Adolfa Hitlera zniszczono. Z pozostałych 9 maszyn, znajdujących się na terenie poligonu Milowitz, osiem zostało szybko

przekonwertowanych na standardowy pojazd Hetzer. Los ostatniego wozu, a także pierwszych trzech wozów prototypowych Jagdpanzera 38 starr nie są znane.



W maju 1944 roku na potrzeby jednostek PanzerJäger-Abteilung, wyposażonych w pojazdy typu Hetzer, w zakładach BMM, skonstruowany został pojazd zabezpieczenia technicznego Bergepanzer 38, który został oparty na mocno zmodyfikowanym podwoziu pojazdu Jagdpanzer 38. Wóz został pozbawiony uzbrojenia, otrzymał za to specjalistyczne wyposażenie, które ma mu umożliwiać wykonywanie zadań ewakuacyjnych uszkodzonych wozów. Próby, które miały sprawdzić sprawności holownicze pojazdu Bergepanzer 38, holującego Hetzera, zostały przeprowadzone na poligonie doświadczalnym w Kummerdorfie. Niestety pojazd Bergepanzer (o numerze podwozia 321072) po przeholowaniu Hetzera 39 kilometrów, co trwało ponad pół doby (12 godzin i 25 minut) popsuł się – nastąpiła poważna awaria skrzyni biegów. Innym poważnym zmartwieniem dla Niemców był fakt, że podczas holowania Hetzera spalanie paliwa wynosiło ponad 7,5 litra na kilometr przebytego terenu (!!!). Silnik ostatecznie po przebyciu zaledwie 184 kilometrów musiał zostać wymieniony, w tym czasie pojazd poruszał się z średnią prędkością 7,2 km/h oraz spalał średnio 4,48 litra na kilometr przebytej drogi. Ostatecznie zakłady BMM opuściło ostatecznie 181 Bergepanzerów 38. Pod koniec 1944 roku podwozie co najmniej jednego wozu Bergepanzer 38 posłużyło do skonstruowania samobieżnego działka piechoty o nazwie 15 cm s.I.G. 33/2 (Sf).

W październiku 1944 roku w firmie Alkett z Berlina rozpoczęto prace projektowe, zmierzające do powstania zabudowy w

Jagdpanzerze 38, długolufowej armaty przeciwpancernej 7,5 cm PaK 42 L/70. W tak zmodernizowanym pojeździe planowano także zastosować całkowicie nową jednostkę napędową, czyli dieslowski silnika Tatra 103 V-12 o mocy maksymalnej 207 KM przy 2250 obr./min. Oraz wymianę skrzyni biegów na nową – ZF AK 5-80, nowe mechanizmy skrętu wozu i wzmocnione zawieszenie wozu. Projektowane w ramach przyjętej specyfikacji wariantu Hetzera, pojazd oznaczono początkowo pod nazwą Jagdpanzer 38 „d”. Patrząc na ten projekt wozu z perspektywy taktyczno-technicznej i logistycznej, nie trudno się oprzeć wrażeniu, że gdyby wóz został urzeczywistniony, powstała w ten sposób przedstawiona maszyna, raczej nie mogłaby się odpowiednio sprawować w warunkach bojowych. Gdyby bowiem niemieckim inżynierom udało by się przeciążonego Hetzera (masa 16 ton), zamontować jeszcze potężniejsze, a co gorsza o większej masie uzbrojenie, musiały być znacząco za bardzo obciążony, aby osiągnąć zadowalającą mobilność zwłaszcza w terenie. Także niezbyt dobrym rozwiązaniem było by danie wozowi silnika dieslowskiego, który napełniany jest przecież ropą, a która od II połowy 1944 roku była już bardzo trudno dostępna, także musiało się bardzo źle odbić na możliwościach samego wozu, który mógł po prostu stanąć gdzieś w terenie z braku paliwa i musiał by być po prostu porzucony przez swoją załogę. Dlatego ostatecznie wszystkie próby związane z wozami Jagdpanzer 38 „d”, zakończyły się poważnymi problemami i ostatecznym niepowodzeniem.



Na początku grudnia 1944 roku dwadzieścia wozów Jagdpanzer 38

z fabryki BMM zostało wytypowanych do konwersji na samobieżne miotacze płomieni, o nazwie Flammpanzer 38. Przeprowadzona przebudowa pojazdów polegała, m.in.: na montażu w miejsce jarzma z armatą – miotacza ognia typu Koebe Flammenwerfer o zasięgu do około 35 metrów oraz zbiornika cieczy zapalającej o pojemności 700 litrów, które pozwalało na oddanie od 60 do 70 jednorazowych „strzałów”. Pojazd ważył 13,5 tony, a jego nacisk jednostkowy wynosił 0,78 kg/cm², natomiast moc jednostkowa wynosiła 11,8 KM na tonę. Flammpanzery 38 trafiły na wyposażenie dwóch kompanii samobieżnych miotaczy płomieni (Flamm-Panzer-Kompanien) o numerach 352 i 353, z których każda otrzymała po 10 wozów. Oba oddziały wzięły udział w operacji Nordwind. Flamm-Panzer-Kompanie 352, która znajdowała się w składzie 25. Panzer Grenadier Division po raz pierwszy weszła do akcji 9 stycznia 1945 roku, podczas natarcia na Hatten. Co ciekawe w jej skład weszły wówczas pozostałości Flamm-Panzer-Kompanie 353 w sile trzech Flammpanzer 38, ponieważ jednostka ta poniosła bardzo poważne straty w wcześniej trwających walkach, gdzie zginęli m.in. wszyscy oficerowie. W późniejszym czasie Flamm-Panzer-Kompanie 352 został zaangażowany w walkach pod Rittershofen , gdzie zostały utracone trzy wozy Flammpanzer 38. W dni 15 marca 1945 roku kompania raportowała posiadanie na stanie 11 samobieżnych miotaczy płomieni, z czego osiem było sprawnych.

W styczniu 1945 roku, jeszcze w czasie trwania prac nad wozem Jagdpanzer 38 D, jego podwozie, po przeprowadzeniu drobnych modyfikacji, postanowiono wykorzystać do budowy całej gamy gąsienicowych pojazdów różnorakiego przeznaczenia na polu bitwy. Miał powstać wóz rozpoznawczy, który miał być wyposażony w obrotową wieżę, uzbrojoną w szybkostrzelne działo kalibru 2 cm, pojazd rozpoznawczy, który miał być uzbrojony jak podstawowy Htzer w armatę przeciwpancerną 7,5 cm o długości lufy 48 kalibrów, pojazd opancerzony, który miał być uzbrojony w moździerz kalibru 12 cm, powstania transportera piechoty, który byłby zdolny do przewozu połowy plutonu piechoty, wozu zabezpieczenia technicznego Bergepanzerwagen 38

D oraz samobieżnego wozu przeciwlotniczego, który miał być uzbrojony w podwójne działka typu MK 103 o kalibrze 3 cm. Oczywiście, żadnego z tych projektów nie doprowadzono do fazy budowy drewnianej makiety, nie wspominając już o w pełni funkcjonalnym prototypie.



Państwo	III Rzesza
Typ pojazdu	niszczyciel czołgów
Trakcja	gąsienicowa
Załoga	4 (dowódca, kierowca, celowniczy, ładowniczy)
Historia	
Prototypy	1944
Produkcja	1944-1945
Egzemplarze	2833
Dane techniczne	
Silnik	1 silnik gaźnikowy, 6-cylindrowy <i>Praga EPA AC2800</i> o mocy 160 KM (118 kW) przy 2800 obr./min
Transmisja	mechaniczna
Poj. zb. paliwa	320 l
Pancerz	grubość: Przód 60 mm boki 20 mm tył 8 mm
Długość	6,25 m
Szerokość	2,63 m
Wysokość	2,17 m
Prześwit	0,41 m
Masa	15 750 kg (bojowa)
Nacisk jedn.	0,75 kg/cm ²

Osiągi	
Prędkość	42 km/h (na drodze) 15 km/h (w terenie)
Zasięg	178 km (na drodze) 128 km (w terenie)
Pokonywanie przeszkód	
Brody (głęb.)	1,10 m
Rowy (szer.)	1,50 m
Ściany (wys.)	0,65 m
Kąt podjazdu	25°
Dane operacyjne	
Uzbrojenie	
1 armata 7,5cm PaK 39 L/48 kal. 75 mm (zapas amunicji – 41 szt.)	
1 karabin MG 34 lub MG 42 kal. 7,92 mm (zapas amunicji – 1200 szt.)	

Detale











Podsumowanie

Niszczyciele czołgów Jagdpanzer 38 „Hetzer”, mimo występujących w nim wad, bez wątpienia były w miarę udanymi pojazdami, skonstruowanych w ostatnich dwóch latach II Wojny Światowej. Stosunkowo zadowalająca mobilność, stosunkowo do rozmiarów wozu silne uzbrojenie główne oraz nie najcięższy z przodu i dobrze wyprofilowany pancerz, sprawiało, że w sprzyjających dla nich warunkach w obronie mogły one podjąć wyrównaną walkę z większością sprzętu pancernego aliantów, nie licząc wozów najcięższych. Ważnymi atutami w obronie dla tej maszyny były niewielkie rozmiary samego wozu, choć panowała w nim dość duża ciasnota. Także duże ilości wytworzonych maszyn tego typu, powodowały, że mogły one zasilać jednostki przeciwpancerne w dywizjach piechoty czy pancernych, oczywiście w swych działaniach nie mogły one zastąpić bardziej uniwersalnej broni, czyli czołgów z obrotowymi wieżami. Dlatego to właśnie wozy tego typu pod koniec wojny najczęściej spotykali żołnierze alianccy, którzy maszerując do „serca” III Rzeszy, chcieli ostatecznie pokonać niemieckiego przeciwnika.

*Artykuł został opublikowany dzięki uprzejmości jego autora:
Dawid Kalka / Uzbrojenie Świata – Historia oraz Współczesność*

Bibliografia

1. 42 – Militaria XX Wieku – WYDANIE SPECJALNE – nr 2(42)/2015
2. Niemieckie pojazdy wojskowe II wojny Światowej, David DoyleWydawnictwo: Vesper, Warszawa 2018
3. Niemiecka Broń Pancerna 1939–1945, David Porter, Almapress, Poznań 2019