

Sd. Kfz. 251

Opancerzony transporter półgąsienicowy

Sd. Kfz. 251

Część 1

Podczas trwania II Wojny Światowej armia niemiecka jako pierwsza w historii do użytku wprowadziła półgąsienicowe transportery opancerzone – Sd. Kfz. 251, popularnie nazywane „Hanomag”.

Transportery Sd. Kfz. 251 były używane do przewożenia żołnierzy oraz wyposażenia, w tym cięższego uzbrojenia (moździerze, ciężkie karabiny maszynowe, armaty, miotacze płomieni czy wyrzutnie rakietowe). Pojazdy tego typu służyły jako ambulanse, wozy sztabowe i łączności. Ciekawym zastosowaniem wozu był nośnik reflektora przeciwłotniczego czy do światła podczerwonego dla czołgów, które wyposażono w urządzenia noktowizyjne.

Transportery opancerzone typu Sd. Kfz. 251 były używane w latach 1939-1945 na wszystkich frontach, gdzie znaleźli się niemieccy żołnierze. Po zakończeniu II Wojny Światowej zmodyfikowana wersja półgąsienicowego transportera Sd. Kfz. 251 – czechosłowacka wersja OT 810. Jeden wóz, który został zdobyty podczas trwania Powstania Warszawskiego został użyty bojowo przez powstańców przeciwko „dawnym właścicielom”.



Sd. Kfz. 251/1 Ausf. A

Historia powstania konstrukcji

W Niemczech idea budowy i rozwoju półgąsienicowych wozów bojowych zrodziła się już w okresie I Wojny Światowej. Oczywiście wówczas nie było odpowiednich technicznych możliwości zbudowania sprawnego pojazdu półgąsienicowego, lecz pomimo to nie zaprzestano dalszych prac nad wykonaniem takiego pojazdu.

Protoplastą współczesnych pojazdów półgąsienicowych był samochód ciężarowy firmy Daimler, który został wyprodukowany dla armii portugalskiej. Pojazd został wyposażony w gumowe pasy nakładane na koła i dodatkową parę kół połączoną z napędzanymi kołami tylnymi. Taka dość prymitywna gąsienica jednak znacznie poprawiała własności trakcyjne pojazdu podczas jazdy po piaskach.

W latach 1915-1916 powstały kolejne pojazdy półgąsienicowe typu „Bremenwagen” i „Marinewagen” I i II. Pojazdy te stanowiły wyposażenie Sturm-Panzerkraftwagen-Abteilung (batalion szturmowy pojazdów pancernych). W 1917 roku firma Benz opracowała półgąsienicowy ciągnik artyleryjski „Kraftprotze”. Ogółem zostało zbudowanych 42 pojazdy typu „Marinewagen” II. Jeden transporter tego typu został następnie powierzony w 1919 roku oddziałom policyjnym Schupo.

W okresie trwania Republiki Weimarskiej także powstawały

konstrukcyjnie pojazdy typu półgąsienicowego. Spośród licznych konstrukcji warto wymienić pojazd MSZ-201, transportery wzorowane na konstrukcjach Citroen-Kegresse (Francja), czy LR-75.

W oparciu o podwozie standardowego 3-tonowego ciągnika artyleryjskiego zakłady Rheinmetall-Borsig zbudował całkowicie opancerzony pojazd gąsienicowy, który został uzbrojony w armatę kalibru 3,7 cm L/70, która została umieszczona w opancerzonej wieży. Dodatkowe uzbrojenie stanowił karabin maszynowy kalibru 7,92 mm (dane mówią o MG 34). Taki sam karabin maszynowy mógł zostać montowany dodatkowo na podstawie przeciwlotniczej umieszczonej na wierzchu wieży pojazdu.

W lipcu 1934 roku został ukończony pierwszy prototyp ciągnika półgąsienicowego, który został przeznaczony dla artylerii. Ciągnik posiadał oznaczenie wojskowe HK 600p. Napęd pojazdu stanowił silnik Borgward KJ 54 o mocy 68 kW (92 KM) i pojemności skokowej 3342 cm³. W 1934 roku oznaczenie pojazdu następnie zostało zmienione na HL Kl-2. Wiosną 1936 roku ruszyła produkcja seryjna pojazdów oznaczonych HL Kl-5. Pierwsze tego typu ciągniki artyleryjskie trafiły na wyposażenie 23. Pułku Artylerii Lekkiej. Jedne dane mówią, że zostało wyprodukowanych 505 ciągników, inne mówią o 512 egzemplarzach dla niemieckiej armii.

W połowie lat trzydziestych XX wieku powstały pierwsze prototypy bojowych pojazdów półgąsienicowych. Najpopularniejszy pojazd, oznaczony jako HL 6, który oparty był na konstrukcji hamburskiej firmy Hansa-Lloyda. W 1935 roku konstrukcja tej firmy została przejęta (lub wykupiona) przez zakłady niemieckie Hanomag z Hanoweru (Hannover). Konstrukcja pojazdu została oparta o podzespoły techniczne bardzo popularnego 3-tonowego ciągnika półgąsienicowego. Podwozie budowane było we wspomnianej uprzednio fabryce w Hanowerze, opancerzony kadłub w zakładach Bussig-NAG w Berlinie-Oberschoneweide, sam montaż odbywał się zaś m.in.: w Deutschen

Werke w Kilonii (Kiel).



Sd. Kfz. 251/1 Ausf. D Mittlerer Schutzenpanzerwagen mit Wurffrahmen 40

Pierwsze pojazdy, które zostały oznaczone Hkl-6p wyprodukowano w 1937 roku, a wozy serii zerowej (Null-serie), które powstały w pierwszej połowie 1938 roku. Pojazd otrzymał nazwę „mitteler gepanzerter Mannschaftstransportwagen” (MTW), czyli średni transporter opancerzony. Pierwsze seryjne pojazdy typu Sd. Kfz. 251 trafiły do jednostek bojowych wczesnym latem 1939 roku, tuż przed samym wybuchem wojny.

Transportery opancerzone półgąsienicowe były budowane w czterech podstawowych wariantach produkcyjnych – Ausf. A, B, C i D oraz w 23 odmianach specjalistycznych różniących się uzbrojeniem i wyposażeniem oraz przede wszystkim liczbami umieszczonymi po numerze typu pojazdu wojskowego – np. Sd. Kfz. 251/3 czy Sd. Kfz. 251/16. Oczywiście można także odnieść się do tego, że niektóre wersje specjalistyczne, tak jak już wspomniany transporter półgąsienicowy Sd. Kfz. 251/3, mogły występować we wszystkich odmianach produkcyjnych od Ausf. A do Ausf. D. O tym jaka akurat wersja produkcyjna została użyta do przebudowy danego wozu i wersji specjalistycznej, mogła w zasadzie dawać tylko data produkcji danego pojazdu.

Sd. Kfz. 251 Ausf. A

Pierwszą wersją seryjną transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251 była właśnie wersja Ausf. A. Pojazdy tej wersji były w

zasadzie produkowane tylko do połowy 1939 roku.

Transporter miał w zasadzie masę własną 7 810 kg i składał się z dwóch części – przedniej zespołu silnikowego i tylnej części, która była przedziałem bojowym, które połączono ze sobą na wysokości stanowiska kierowcy pojazdu. Opancerzenie pojazdu składało się z płyt pancernych, które utwardzono powierzchniowo o grubości od 8 do 14,5 mm, które połączono na zapocą nitowania. Dostęp do silnika zapewniały podwójne podwójne drzwi, które ułożone były na wierzchu przedziału silnikowego pojazdu. Wlot powietrza do silnika umieszczony był na wierzchu silnika, z jego boków znajdowały się dodatkowo dwa mniejsze wloty powietrza. Lewy boczny wlot mógł być otwierany przez kierowcę za pomocą niewielkiej dźwigni, którą umieszczono po lewej stronie kierownicy pojazdu.

Przedział bojowy od góry był całkowicie odkryty. Wejść do niego można było przez dwuczęściowe drzwi, umieszczone z tyłu pojazdu. Same drzwi otwierane były na boki.

Kierowca i dowódca transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251 zajmowali miejsce na stanowisku kierowania (kierowca z lewej strony, dowódca wozu z prawej strony), posiadali dwa wizjery obserwacyjne, które były osłonięte ze szkła pancernego, dwie dalsze szczeliny obserwacyjne były umieszczone po bokach przedziału kierowania. W bocznych burtach przedziału bojowego znajdowały się dwie pary szczelin obserwacyjnych dla żołnierzy desantu pojazdu.

Siedziska dla żołnierzy desantu znajdowały się po bokach przedziału bojowego. Wewnątrz przedziału bojowego zostały umieszczone specjalne zaczepy do mocowania broni osobistej desantu oraz przewożenia elementów wyposażenia bojowego członków załogi, karabinu maszynowego oraz amunicji do niego. Nad przedziałem bojowym można było rozpinać brezentową plandekę.

Napęd wozu stanowił silnik sześciocyldrowy, górnozaworowy,

silnik gaźnikowy, chłodzony cieczą typu Maybach HL 62P o mocy 73,6 kW (100 KM), przy 2800 br./min. I pojemności skokowej 4171 cm³.

Napęd wozu był przenoszony od silnika do kół napędowych układu gąsienicowego. Koła przedniej osi wozu nie były napędzane, a w wersji Ausf. A dodatkowo nie posiadały one hamulców. Podwozie gąsienicowe składało się łącznie z 12 kół jezdnych o dużej średnicy, które zostały umieszczone na drążkach skrętnych.

Uzbrojenie wozu składało się z dwóch karabinów maszynowych typu MG 34 kalibru 7,62 mm, które można było umieścić na podstawach na przedniej i tylnej części odkrytego od góry przedziału bojowego.

Prędkość maksymalna wozu Sd. Kfz. 251 w wersji Ausf. A sięgała do 50 km/h, a zasięg maksymalny na drodze bitej sięgał do 300 km.

Najczęściej produkowanymi wersjami transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251 w wersji Ausf. A były modele: Sd. Kfz. 251/1 jako podstawowy transporter piechoty, Sd. Kfz. 251/4 jako ciągnik artyleryjski dla lekkich dział piechoty i nośnik amunicji, Sd. Kfz. 251/6 jako wóz dowodzenia. W mniejszej ilości były budowane wozy w wersji Sd. Kfz. 251/3 jako wozy łączności cz wersja Sd. Kfz. 251/10 jako samobieżny nosiciel przeciwpancernej armaty PaK 36 kalibru 37 mm. Produkcja seryjna transporterów półgąsienicowych Sd. Kfz. 251 w wersji Ausf. A była prowadzona w zakładach Borgward (Berlin-Borsigwalde). Wozy te posiadały numery seryjne podwozi od 320831 do 322039. Zakłady Hanomag i Hansa-Lloyd-Goliath. Pojazdy te nosiły odpowiednio numery seryjne podwozi: od 796001 do 796030 (zakłady Hanomag) oraz do 320885 (zakłady Hansa-Lloyd-Goliath).

Sd. Kfz. 251 Ausf. B

Kolejna wersja produkcyjna niemieckiego transportera

opancerzonego Sd. Kfz. 251 wersja do produkcji w drugiej połowie 1939 roku. Były to transportery opancerzone, które zostały oznaczone jako Ausf. B, posiadały kilka nowych modyfikacji, które odróżniały wóz od pierwszej wersji. Najważniejszą zmianą była teraz likwidacja bocznych szczelin obserwacyjnych dla żołnierzy przedziału desantowego oraz zmiana położenia anteny radiostacji, którą przeniesiono z błotnika pojazdu na bok przedziału bojowego.

Transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251 późniejszych serii produkcyjnych otrzymały pancerną osłonę karabinu maszynowego MG 34. W trakcie trwania produkcji seryjnej wozu zostały prowadzone opancerzone osłony wlotów powietrza do chłodnicy silnika pojazdu.

Produkcja transporterów półgąsienicowych w wersji Ausf. B została zakończona pod koniec 1940 roku.

Sd. Kfz. 251 Ausf. C

Pojazdy w wersji Ausf. C posiadały w porównaniu z dwoma poprzednimi modelami produkcyjnymi kilka poważnych modyfikacji. Większość z wprowadzonych zmian z dążenia konstruktorów do uproszczenia technologii budowy pojazdu. Inne modyfikacje były wynikiem doświadczeń bojowych.



Sd. Kfz. 251/1 Ausf. B, październik 1941 roku (Operacja Barbarossa)

Wprowadzony do produkcji seryjnej wozu Sd. Kfz. 251 Ausf., C

posiadał zmienioną konstrukcję przedziału silnikowego. Prosta jednoczęściowa płyta czołowa silnika zapewniała teraz lepszą osłonę balistyczną dla zespołu napędowego pojazdu. Otwory wentylacyjne wozu zostały przeniesione na boki przedziału silnikowego i przysłonięte pancernymi osłonami.

Na błotnikach wozu umieszczono zamykane metalowe zasobniki z częściami zamiennymi, sprzętem saperskim, itp. Zasobniki te zostały przesunięte do tyłu, tak, że dochodziły do końca błotnika. Karabin maszynowy MG 34 został teraz umieszczony z przodu przedziału bojowego, którego teraz wyposażono w dodatkową pancerną osłonę. Transportery w tej wersji były produkowane od końca 1940 roku.

Transportery półgąsienicowe, które były produkowane w 1914 roku posiadały numery od 323040 do 322450, zaś w 1942 roku od 322451 do 323081. Oprócz zakładów Hanomag, Hansa-Lloyd-Goliath i Bogward, montaż niemieckich półgąsienicowych transporterów opancerzonych podjęły też zakłady Weserhutte w Bad Oyerhausen, Wumag w Gorlitz, F. Schichau w Elbing (Elbląg). Podwozia były produkowane w zakładzie Adler we Frankfurcie, Auto-Union w Chemnitz, Hanomag w Hanowerze oraz w zakładach Skoda w Pilźnie. W 1942 roku uruchomiona została produkcja w dalszych zakładach: Stoewer w Stettin (Szczecin) i Maschinenfabrik Niedersachsen (MNH) w Hanowerze. Płyty pancerne były wykonywane w Hucie Ferrum Katowitz (Katowice), Laurahutte-Schoeller & Bleckmann w Zabrze (Hindenburg), Murzzuschlag-Bohemia w Czeskiej Lipie (Ceska Lipa) i Steinmuller w Gummersbach. Do produkcji jednego pojazdu potrzeba było 6067 kg stali pancernej. Koszt jednego wozu Sd. Kfz. 251/1 w wersji Ausf. C wynosił 22 560 -RM.

Sd. Kfz. 251 Ausf. D

Ostatnią wersją transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251 był transporter w wersji Sd. Kfz. 251 Ausf., D. Tutaj podstawową różnicą w stosunku do wcześniejszych wersji był zmieniony tył kadłuba wozu oraz zabudowanie boków kadłuba tak, że zasobniki

stanowiły teraz jedną całość z bryłą właściwego kadłuba transportera. Z każdej strony kadłuba wozu znajdowały się po trzy zasobniki.

Innymi zmianami konstrukcyjnymi było także zastąpienie wizjerów przez szczeliny obserwacyjne i modyfikacja rur wydechowych oraz wprowadzenia kadłuba o konstrukcji całkowicie spawanej. Ponadto w samym transporterze dokonanych zostało wiele zmian, mających doprowadzić do największego uproszczenia technologicznego, mających pozwolić na produkcję seryjną. Od 1943 roku zostało wyprodukowanych aż 10 602 transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251 w wersji Ausf. D. Ta wersja była budowana we wszystkich odmianach, które można określić od Sd. Kfz. 251/1 do Sd. Kfz. 251/23.

HKp 602/603

W 1940 roku niemieckie zakłady Demag i Hanomag – główni producenci transporterów półgąsienicowych Sd. Kfz. 250 i Sd. Kfz. 251 – rozpoczęły teraz pracę nad budową uniwersalnego transportera opancerzonego, który miał zastąpić obydwie pojazdy w służbie bojowej. Planowane było dokonanie modyfikacji układu jezdnego i wyposażenie wozów oznaczonych jako HKp 602/603 w silniki gaźnikowe typu Maybacha HL 45Z o mocy 88 kW (120 KM). Niestety zdążono zbudować tylko jeden prototyp.



Sd. Kfz. 251/1 Ausf. C, Operacja "Blau" Front Wschodni – lato 1942 roku

HKp 605/606

W latach 1941 oraz 1942 niemieckie zakłady Demag i Hanomag opracowały i zbudowały dwa prototypy transporterów oznaczonych jako HKp 605 (rok zbudowania: 1941) oraz HKp 606 (rok zbudowania: 1942). W niemieckich prototypach bardzo duży nacisk został położony na jak największą standaryzację części zamiennych i jak największego uproszczenia technologicznego w seryjnej produkcji nowego pojazdu.

Został zastosowany mocniejszy silnik typu Maybach HL 50 o mocy maksymalnej 99 kW (135 KM). Zostały zbudowane tylko dwa prototypy. Jednakże wiele elementów i zastosowań technologicznych, które testowano z HKp 605 i 606 zostało następnie wprowadzonych podczas budowy wersji półgąsienicowego transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251 oznaczonej jako Ausf. D.

Wersje transportera Sd. Kfz. 251

Sd. Kfz. 251/1

Transportery Sd. Kfz. 251/1 (Gerat 901) były podstawową wersją transportera opancerzonego tej rodziny. Pojazd budowany jako transporter piechoty, który przewoził drużynę piechoty, jako transporter ciężkiego karabinu maszynowego oraz jako samobieżna wyrzutnia niekierowanych pocisków rakietowych typu Nelewerfen. Podstawowa wersja transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251/1 był standardowym pojazdem, służącym jako „frontowa taksówka” dla drużyny piechoty zmotoryzowanej dywizji pancerniej (grenadierów pancernych), a pojazd był uzbrojony w jeden lub dwa karabiny maszynowe MG 34, a od połowy 1943 roku w MG 42 kalibru 7,92 mm, z przewożonym zapasem amunicji karabinowej w liczbie 2010 naboii.

Sam transporter przewoził łącznie w przedziale bojowym 10 żołnierzy oraz dwóch członków załogi – dowódcę transportera i

kierowcę wozu. Masa pojazdu sięgała do 9000 kg.

Część pojazdów wersji Sd. Kfz. 251/1 służyła do transportu ciężkiego karabinu maszynowego MG 34 lub od drugiej połowy 1943 roku MG 42, wraz z jego obsługą liczącą łącznie 11 żołnierzy. W tym przypadku przedni karabin maszynowy był wymontowywany, a przewożony karabin maszynowy we wnętrzu przedziału bojowego, był montowany na przenośnym trójnogu.

Trzecią odmianą podstawowego transportera Sd. Kfz. 251/1 był Mittlerer Schutzenpanzerwagen mit Wurfrahmen 40. Zasobniki pocisków rakietowych były umieszczone po obu bokach kadłuba transportera. Z każdej strony znajdowały się po trzy wyrzutnie. W pionie od +5 stopni do +40 stopni, wyrzutnia ta była ustawiana za pomocą mechanizmu podniesienia, zaś w poziomie zmiana położenia następowała poprzez zmianę kierunku całego transportera. W celu dokładnego ustawienia transportera na masce silnika były umieszczone dwa bagneciki o długości 400 mm każdy, które miały ułatwić nakierowanie pojazdu w żądanym położeniu osi strzału. Wyrzutnie te były produkowane przez firmę J. Gast AG, ulokowaną w Berlinie.

Pociski rakietowe z głowicami burzącymi kalibru 280 mm były umieszczane w metalowych wyrzutniach-zasobnikach transportowych, a rakietowe pociski z głowicami zapalającymi kalibru 320 mm w drewnianych skrzyniach-zasobnikach, które jednocześnie mogły posłużyć jako wyrzutnie. Odpalenie całej salwy następowało w ciągu 10 sekund.

Stosowane były dwa rodzaje niekierowanych pocisków rakietowych: typ WGr 42 kalibru 280 mm, z głowicą burzącą, która zawierała około 40 kg materiału wybuchowego i pocisk zapalający kalibru 320 mm z głowicą, która była wypełniona około 50 dm³ mieszanki zapalającej, o składzie zbliżonym do późniejszego napalmu. Pocisk burzący Sprenggranate posiadał maksymalny zasięg około 1900 metrów, natomiast zapalający – Flammgranate do około 2200 metrów.

Najczęściej stosowany zestaw pocisków raketowych składał się z pięciu pocisków kalibru 280 mm i jeden 320 mm lub niekiedy po trzy pociski każdego rodzaju. Dodatkowe uzbrojenie wozu stanowiły dwa karabiny maszynowe MG 34, później MG 42 kalibru 7,92 mm, z przewożonym zapasem naboju w liczbie 2010 naboju. Masa pojazdu wynosiła 9140 kg. Załoga wozu składała się z 7 żołnierzy.



Sd. Kfz. 251/9 Ausf. D "Stummel", Front Wschodni, zima 1944 roku

Pojazdy półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/1, które były używane w latach 1939-1945 na wszystkich frontach. Transportery z wyrzutniami rakiet były stosowane bojowo m.in. podczas trwania Powstania Warszawskiego w sierpniu i wrześniu 1944 roku.

Pod koniec wojny do służby zostały wprowadzone pojazdy wersji Sd. Kfz. 251/1 „Falcke”, które wyposażone były w reflektor promieni światła podczerwonego, którego zadaniem było „oświetlanie” celów dla czołgów średnich Pz. Kpfw. V „Panther” (Sd. Kfz. 171) Ausf. G, które były wyposażone w aktywne celowniki noktowizyjne, a więc takie, które wymagały dodatkowego wzmacniacza światła podczerwonego (niewidocznego dla ludzkiego oka). Załoga takiego wozu składała się łącznie 12 żołnierzy.

Sd. Kfz. 251/2

Kolejną wersją transportera Sd. Kfz. 251 – Mittlerer

Schutzenpanzerwagen mit Granatenwerfer (Gerat 892), która była nosicielem 8 cm (średniego moździerza) schwere Granatenwerfer – s GrWr 34, kalibru 81 mm, z zapasem przewożonej amunicji do niego w liczbie 66 pocisków moździerzowych, które umieszczone były wewnątrz przedziału bojowego transportera. Dodatkowe uzbrojenie wozu stanowił jeden karabin maszynowy MG 34 (później MG 42) kalibru 7,92 mm, z zapasem przewożonej amunicji 2010 naboii. Masa wozu wynosiła 8640 kg, załoga składała się z 8 członków. Transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/2 znajdowały się na uzbrojeniu plutonu wsparcia broni ciężkiej w kompaniach piechoty zmotoryzowanej dywizji pancerniej (grenadierów pancernych).

Sd. Kfz. 251/3

Transportery opancerzone tej wersji wozów Sd. Kfz. 251 były używane jako wozy łączności – Mittlerer Funkpanzerwagen – Gerat 893. Masa pojazdu wynosiła nieco ponad 8500 kg, załoga wozu składała się łącznie z 7 członków. Zostało zbudowanych kilka nieco różniących się wersji z posiadanyin wyposażenieniin radiowym. Najczęściej stosowane wersje to; Sd. Kfz. 251/3 II, czyli odmiana zapewniająca łączność pomiędzy formacjami czołgów, wyposażony w radiostacje typu FuG 8 oraz FuG 5. Odmiana Sd. Kfz. 251/3 III, czyli odmiana służąca do łączności z formacjami powietrznymi, zawierał przewożony nadajnik FuG 7 o zasięgu do 50 km i odbiornik FuG 1. Wersja Sd. Kfz. 251/3 IV, czyli odmiana wozu dowodzenia, która była wyposażona w radiostację typu FuG 11 i FuG 12. Ostatnią odmianą wersji Sd. Kfz. 251/3 była V, czyli wóz dowodzenia z radiostacją FuG 12. W mniejszej ilości budowane były transportery, które posiadały na swoim wyposażeniu radiostacje typu FuG 8, FuG 5 i FuG 4, które bardzo często były używane w dywizyjnych jednostkach artylerii. Artyleria używała też transporterów z radiostacjami FuG 8 i FuG 4. Sporadycznie na transporterach opancerzonych w wersji Sd. Kfz. 251/3 montowane były radiostacje dalekiego zasięgu o mocy wyjściowej 100 W (postój-klucz) i 80 W (ruch – fonia).

Wszystkie wozy łączności radiowej były wyposażone w anteny prętowe zabudowane na wierzchu kadłuba transportera. Niektóre typu radiostacji np. FuG 11, mogły także pracować za pomocą składanego masztu o wysokości 8 metrów, który był mocowany do tylnego pancerza kadłuba wozu.

Transportery typu Sd. Kfz. 251/3 znajdowały się na wyposażeniu pododdziału łączności na wszystkich szczeblach dowodzenia. Część transporterów używana była przez jednostki połowe Luftwaffe, gdzie często służyły wysunięte punkty naprowadzania własnych samolotów bombowych oraz szturmowych.

Uzbrojenie wozu składało się z jednego lub rzadziej dwóch karabinów maszynowych MG 34 (później były to wersje MG 42). Przewożona ilość amunicji wynosiła 2010 naboji kalibru 7,92 mm.

Sd. Kfz. 251/4

Mittlerer Schutzenpanzerwagen fur Munition und Zubehor des le IG 18 to po prostu ciągnik artyleryjski i wóz amunicyjny służący do holowania i przewozu amunicji dla lekkiego działka piechoty 7,5 cm le IG 18 (kaliber 75 mm). Jednakże w nieco późniejszym okresie wozy Sd. Kfz. 251/4 zostały zastąpione przez ciągniki artyleryjskie półgąsienicowe. Masa transportera wynosiła 8750 kg, załoga 7 żołnierzy, uzbrojenie jeden karabin maszynowy MG 34 kalibru 7,92 mm. Transporter przewoził łącznie 120 naboji scalonych kalibru 75 mm.

Sd. Kfz. 251/5

Pojazd w wersji Sd. Kfz. 251/5 – Mittlerer Schutzpanzerwagen fur Pionier (Gerat 905), to wóz, który był przeznaczony do przewozu wyposażenia saperskiego i saperów. Masa transportera wynosiła 8870 kg, załoga 9 żołnierzy. Uzbrojenie stanowił jeden karabin maszynowy MG 34 kalibru 7,92 mm, z dużym zapasem przewożonej amunicji karabinowej, liczącej 4800 naboji. Część wozów Sd. Kfz. 251/5 posiadała dodatkowe wyposażenie radiowe FuG 8 i FuG 4. Pojazdy te były produkowane do początku 1943

roku.

Duża ilość wozów Sd. Kfz. 251/5, która przetrwała pierwszy okres działania na froncie wschodnim, została następnie zmodyfikowana do standardu wersji Sd. Kfz. 251/7, dlatego też na podstawie starych fotografii, jest bardzo poważny problem z ustaleniem, która jest to konkretna wersja wozu saperskiego.

Sd. Kfz. 251/6

Pojazd Sd. Kfz. 251/6 – Mittlerer Kommandopanzerwagen – wóz dowodzenia, przeznaczony dla dowódców wyższego szczebla (dywizji, korpusu czy armii). Masa wozu sięgała 8500 kg, załoga wozu liczyła 8 żołnierzy. Uzbrojenie wozu stanowił jeden karabin maszynowy MG 34 kalibru 7,92 mm z przewożonym zapasem 1100 naboí. Wyposażenie radiowe wozu składało się z radiostacji FuG 11 i FuG 19 oraz FuG 12. Transportery te posiadały także niewielkie stanowisko z maszynami szyfrującymi i deszyfrującymi typu „Enigma”.

Wozy Sd. Kfz. 251/6 posiadały zainstalowane anteny radiowe wokół kadłuba transportera. Najczęściej przebudowanymi wozami na wersje dowodzenia były transportery z wersji Ausf. A.

Sd. Kfz. 251/7

Wozy Mittlerer Pionierpanzerwagen – Sd. Kfz. 251/7 (Gerat 907), ulepszony wóz saperski Sd. Kfz. 251/5. Masa wozu wynosiła 8070 kg, załoga wozu składała się z 8 żołnierzy. Uzbrojeniem podstawowym wozu były dwa karabiny maszynowe MG 34, później zastępowane MG 42 kalibru 7,92 mm, z zapasem przewożonej amunicji 4800 naboí. Zdarzały się przypadki montowania rusznicy przeciwpancernej PzB 39 kalibru 7,92 mm z zapasem 40 naboí.

Po obu bokach kadłuba wozu znajdowały się podpory, na których mocowane były dwa szturmowe mostki saperskie. Wewnątrz pojazdu znajdowało się dodatkowe wyposażenie saperskie, m.in. ładunki

wydłużone, materiały wybuchowe, przeznaczone do niszczenia umocnień polowych i schronów przeciwnika. Najczęściej przebudowanymi wersjami produkcyjnymi transporterów Sd. Kfz. 251 były Ausf. C i D. Część wozów Sd. Kfz. 251/7 posiadały dodatkowe wyposażenie radiowe – radiostację FuG 5. Transporter dodatkowo bardzo często holował za sobą przyczepki saperskie dwuosiove.



Sd. Kfz. 251/3 Ausf. B – Prusy Wschodnie, czerwiec 1941 roku

Sd. Kfz. 251/8

Kolejna wersja transportera półgąsienicowego Sd. Kfz. 251 to opancerzony ambulans sanitarny – Mittlerer Krankenpanzerwagen – Sd. Kfz. 251/8; Gerat 908. Masa wozu wynosiła 7470 kg, załoga wozu składała się z 3 żołnierzy.

Podstawowym zadaniem transportera w wersji Sd. Kfz. 251/8 był transport rannych z pierwszych linii frontu do rejonu, gdzie mogli być przeniesieni do ambulansów kołowych i ewakuowani do szpitali znajdujących się poza linią frontu.

Wewnątrz przedziału bojowego znajdowały się stanowiska dla dwóch rannych na noszach. Dodatkowo mogli być przewożeni siedzący lekko ranni (cztery osoby). Ostatecznie mogły być to tylko siedzący lekko ranni w liczbie ośmiu osób.

Od góry przedział bojowy był nakryty brezentową plandeką. Na tylnym pancerzu przewożone były kanistry z wodą. Oczywiście transportery-ambulanse w wersji Sd. Kfz. 251/8 nie były

uzbrojone.

Sd. Kfz. 251/9

Transporter Schutzenpancerwagen fur 7,5 cm KwK 37 L/24 – uzbrojony w działo czołgowe kalibru 75 mm – Sd. Kfz. 251/9. Uzbrojenie to poprzednie było montowane na niemieckich czołgach średnich Panzerkampfwagen IV w wersjach Ausf. A-F1. Transportery półgąsienicowe typu Sd. Kfz. 251/9 były kierowane do oddziałów grenadierów pancernych.

Transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/9 posiadał zmodyfikowaną płytę czołową przedziału bojowego. Armata czołgowa 7,5 cm KwK 37 L/24 była osłonięta małą prostokątną tarczą ochronną. W transporterach późniejszych serii jarzmo armaty zostało zamontowane na podstawie zabudowanej na wierzchu dachu stanowiska kierowcy y dowódcy wozu. Założono też dodatkowe boczne osłony pancerne, chroniące załogę. Osłona jarzma armaty była wmontowana w przednią ścianę przedziału bojowego. Laweta armaty spoczywała na podstawie mocowanej do podłogi przedziału bojowego.

Armata mogła się przemieszczać w zakresie poziomym tylko o 12 stopni w lewo oraz prawo. W pionie wychył armaty wynosił od -10 stopni w dół do +12 stopni w górę. Zastosowany celownik optyczny typu SflZF-1. Zapas przewożonej amunicji do działka kalibru 75 mm, wynosił 52 naboje (przeciwpancerne i burzące). Dodatkowe uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe MG 34 kalibru 7,92 mm (następnie stosowano karabiny maszynowe MG 42). Jej zapas wynosił 2010 naboii karabinowych.

Prototyp pierwszego pojazdu został zbudowany w zakładach Bussing-NAG w marcu 1942 roku. W czerwcu 1942 roku dwa udoskonalone prototypy zostały wysłane na front wschodni. Pod koniec tego miesiąca zostało założone zamówienie na produkcję partii liczącej 150 wozów.

W 1944 roku zostały wprowadzone wspomniane uprzednio

modyfikacje kadłuba. Zmienione zostały elementy do armaty, stąd zmienione oznaczenie wozu: 7,5 cm K-51 (Sf) L/24. Sd. Kfz. 251/9 bardzo popularnie odtąd był nazywany jako „Stummel”. Masa pojazdu wynosiła 9380 kg, załoga wozu składała się z 5 żołnierzy. Doświadczalnie jeden wóz Sd. Kfz. 251/9 został uzbrojony w armatę przeciwpancerną 5 cm PaK 38 (kaliber 50 mm). Badana była możliwość uzbrojenia wozu w armatę czołgową 5 cm KwK 39 L/60 (kalibru 50 mm).

Sd. Kfz. 251/10

Transporter półgąsienicowy Mittlerer Schutzenpanzerwagen 3,7 cm PaK – Gerat 910. Były to transportery dowódców plutonów w batalionach i w pułkach grenadierów pancernych, uzbrojone były w armaty przeciwpancerne 3,7 cm PaK 35/36 kalibru 37 mm.

Masa pojazdu Sd. Kfz. 251/10 wynosiła 8020 kg. Załoga wozu składała się z 5 żołnierzy. Obok armaty przeciwpancerne 3,7 cm PaK 35/36, zaś dodatkowe uzbrojenie stanowił jeden karabin maszynowy MG 34 kalibru 7,92 mm (następnie MG 42), z zapasem przewożonej amunicji wynoszącej 1100 naboii lub karabinu przeciwpancernego Pz.B 39 kalibru 7,92 mm, z zapasem 40 naboii. Natomiast zapas przewożonej amunicji do armaty przeciwpancernej wynosił 150-168 naboii.

W transporterach opancerzonych Sd. Kfz. 251/10 późniejszych serii produkcyjnych nie posiadały maski pancernej działa, która była demontowana. Wozy Sd. Kfz. 251/10 zostały wycofane z jednostek w 1944 roku, a część z nich zostało następnie przebrojone w armaty czołgowe 7,5 cm KwK 37 L/24, kalibru 75 mm.

Sd. Kfz. 251/11

Transportery Sd. Kfz. 251/11 (Gerat 911) – Mittlerer Fernsprechanzerwagen, czyli opancerzony półgąsienicowy wóz telefoniczny. Masa sięgała 8500 kg, załoga 5 żołnierzy. Uzbrojenie wozu składało się z dwóch karabinów maszynowych MG

34 kalibru 7,92 mm, następnie MG 42, z przewożonym zapasem amunicji wynoszącej 2100 naboji karabinowych.

Prototyp został zamówiony 15 stycznia 1942 roku, produkcja seryjna ruszyła od sierpnia 1942 roku. Transporter służył do układania linii telefonicznych dalekiego zasięgu. Produkowane były dwie wersje tego pojazdu, z przyczepami kablowymi: Feldkabeltrager 6 (gp) lub Feldkabeltrager 10 (gp). Wozy Sd. Kfz. 251/11 posiadał maszt do układania kabla telefonicznego i pojemnik na bęben z kablem telefonicznym, który był zamontowany nad prawym przednim błotnikiem wozu. Transportery opancerzone Sd. Kfz. 251/11 wyposażone były często w maszyny szyfrujące typu „Enigma”.

Sd. Kfz. 251/12

Pojazdy Sd. Kfz. 251/12 – Mittlerer Messtrupp und Geratpanzerwagen, to wóz dowodzenia i rozpoznania dla jednostek artylerii polowej. Pojazdy Sd. Kfz. 251/12 (Gerat 912) były wyposażone w radiostację FuG 8 z anteną ramową. Masa pojazdu wynosiła 8670 kg, załoga wozu składała się z 6 żołnierzy. Transportery Sd. Kfz. 251/12 były produkowane do połowy 1943 roku.

Sd. Kfz. 251/13

Pojazdy Sd. Kfz. 251/13 – Mittlerer Schllaufnahmepanzerwagen (Gerat 913), wóz jednostek artylerii wyposażony był w aparaty nasłuchowe z magnetofonami, który służył do rejestracji informacji z nasłuchu. Budowany w małej ilości. Produkcja tylko połowy 1943 roku.

Sd. Kfz. 251/14

Transportery Sd. Kfz. 251/14, to kolejny wóz pomocniczy dla jednostek artylerii – Mittlerer Schllauswertepanzerwagen (Gerat 914). Masa pojazdu sięgała około 8500 kg, załoga wozu składała się z 8 żołnierzy. Wóz Sd. Kfz. 251/14 posiadał

wysokość 2500 mm. Był to wóz rozpoznawczy dla jednostek artylerii, który był wyposażony w aparaturę nasłuchową, która miała umożliwić identyfikację i rozpoznanie stanowisk artylerii nieprzyjaciela.

Sd. Kfz. 251/15

Pojazdy Sd. Kfz. 251/15 – Mittlerer Lichtauswertepanzer (Gerat 915), to wóz pomocniczy dla jednostek artylerii, który posiadał zamontowany reflektory do oświetlania celu i zapas przewożonych rakiet oświetlających. Pojazdy te były budowane do połowy 1943 roku.

Sd. Kfz. 251/16

Transportery Sd. Kfz. 251/16 – Mittlerer Flammpanzerwagen (Gerat 916). Masa pojazdu sięgała 8620 kg, załoga składała się z 5 żołnierzy. Podstawowym uzbrojeniem tej wersji wozu Sd. Kfz. 251, były dwa miotacze ognia (płomieni) typu Flammenwerfer 14 mm i dwa dodatkowe karabiny maszynowe MG 34 kalibru 7,92 mm, następnie montowane były MG 42, z zapasem przewożonej amunicji karabinowej w liczbie 2100 naboii. Miotacze płomieni znajdowały się po obu burtach transportera opancerzonego. Same miotacze mogły się przemieszczać w poziomie o 90 stopni, zaś w pionie do +40 stopni.

Mieszanka zapalająca do miotaczy płomieni była przewożona w dwóch szczelnych zbiornikach o łącznej pojemności 700 dm³, które umieszczone były wewnątrz przedziału bojowego. Zapas przewożonej cieczy pozwalał na oddanie łącznie 80 dwusekundowych „wystrzałów”. Zbiorniki cieczy zapalającej znajdowały się z tyłu przedziału bojowego, a zasobniki cieczy dla przenośnego miotacza ognia, zamontowane były wewnątrz na drzwiach wejściowych/wyjściowych przedziału bojowego.

Kilka pojazdów wersji Sd. Kfz. 251/16 posiadały także przewożony ręczny miotacz płomieni typu Flammwerfer 42, kalibru 7 mm.

Prototyp wozu Sd. Kfz. 251/16 powstał w styczniu 1943 roku. Najczęściej modyfikowano transportery półgąsienicowe serii Sd. Kfz. 251 Ausf. C.

Sd. Kfz. 251/17

Transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/17 – Mittlerer Schutzenpanzerwagen mit 2 cm FlaK 38 kalibru 20 mm (Gerat 917). Masa wozu sięgała 8800 kg, załoga wozu składała się z 6 żołnierzy, wysokość wozu wynosiła 2250 mm. Podstawowym uzbrojeniem tej wersji było przeciwlotnicze działo 2 cm KwK 38 kalibru 20 mm i dwa karabiny maszynowe typu MG 34 lub w późniejszym okresie MG 42 kalibru 7,92 mm, z przewożonym zapasem 600 sztuk naboju karabinowych. Liczna naboju dla działka przeciwlotniczego wynosiła 580 sztuk (w magazynkach pięcionabojowych). Działko było zamontowane na przodzie przedziału bojowego.

Pierwsze prototypy tych wozów były testowane od 26 października 1943 roku. Testowano dwa prototypy na podwoziach transporterów serii Sd. Kfz. 251 Ausf. A i B. Została zbudowana także seria pojazdów w oparciu o pojazdy wersji produkcyjnej Ausf. C. Pod koniec wojny wyprodukowano także wersję z ławetą umieszczoną na podstawie obrotowej, które umożliwiały pełen obrót działka przeciwlotniczego o 360 stopni.. Działko było umieszczone centralnie, boczne burty – drewniane mogły być opuszczane.

W 1943 roku opracowany został także projekt działka samobieżnego, którego oparto o podwozie ciągnika półgąsienicowego Sd. Kfz. 251 i wyposażony w zmodyfikowany przedział „bojowy” jaki został zastosowany na niemieckim ciągniku półgąsienicowym Sd. Kfz. 10/5.

Opancerzone transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/17 znajdowały się na wyposażeniu głównie w jednostach polowych Luftwaffe (jednostki obrony przeciwlotniczej). Niektóre z wozów znajdowały się także na wyposażeniu jednostek pancernych

Wehrmachtu i Waffen-SS.

Sd. Kfz. 251/18

Transportery opancerzone Sd. Kfz. 251/18 – Mittlerer Beobachtungspanzerwagen (Gerat 918). Był to wóz rozpoznawczy i łączności z zamontowaną radiostacją FuG 8 oraz dużym stołem na mapy umieszczonym w centralnej części przedziału bojowego transportera. Załoga składała się z 6 żołnierzy. Modyfikowano w ten sposób pojazdy serii Ausf. B i Ausf. C.

Sd. Kfz. 251/19

Transporter opancerzony Sd. Kfz. 251/19, oznaczony jako Mittlerer Fernsprechbetriebspanzerwagen – Gerat 919, był ruchomym punktem łączności telefonicznej. Pojazd wyposażony w urządzenia umożliwiające kładzenie kabla telefonicznego, centrale telefoniczną i systemy montażu linii napowietrznych. Pojazdy te były stosowane w strefie bezpośredniej styczności z jednostkami nieprzyjaciela. Tam bowiem zazwyczaj położenie linii telefonicznej przez patrol łączności, napotykało poważne trudności. Wersję transportera Sd. Kfz. 251/19 były budowane na wszystkich wersjach produkcyjnych (Ausf. A-D).

Sd. Kfz. 215/20

Transporter Mittlerer Schutzenpanzerwagen – Infrarotscheinwerfer (Gerat 920), był pojazdem, który powstawał przede wszystkim na podwoziu wozów Sd. Kfz. 251 Ausf. D (znacznie rzadziej na wersji Ausf. C). Pojazd ten był wyposażony w duży reflektor promieni światła podczerwonego oraz urządzenie noktowizyjne, służące jako wzmacniacz obrazu dla niemieckich systemów noktowizyjnych (aktywnych) – używanych na niemieckich czołgach Panzerkampfwagen V „Panther”, o zasięgu do 400 metrów. System reflektora – Beobachtungsgerat 1251. Reflektor posiadał średnicę źródła światła – 600 mm i zasięg skuteczny do 1000 metrów (niektóre dane mówią, że nawet do 1500 metrów). Samo urządzenie było

montowane na platformie obrotowej z pełnym zakresem 360 stopni i mogło być opuszczane do wnętrza przedziału bojowego wozu. Jeden pojazd typu Sd. Kfz. 251/20 przypadał na jeden pluton czołgów średnich „Panther” (cztery-pięć czołgów). Sama załoga transportera Sd. Kfz. 251/20 składała się z 4 żołnierzy.

Z reflektorem promieni podczerwonych, sprzężony był zestaw optyczny Beobachtungstelescope 1221. W sierpniu 1944 roku zostało przez Urząd Uzbrojenia zamówionych łącznie 600 pojazdów tego typu.

Ostatecznie mała seria produkcyjna pojazdów Sd. Kfz. 251/20, które powstały pod koniec 1944 roku. Pojazdy te bardzo popularnie były nazywane „Uhu” (pol. – Sowa).



Sd. Kfz. 251/1 Ausf. D zdobyty przez Polaków, podczas trwania Powstania Warszawskiego

Sd. Kfz. 251/21

Kolejna odmiana niemieckiego opancerzonego transportera półgąsienicowego Sd. Kfz. 251, to odmiana Sd. Kfz. 251/21 (Gerat 921). Mittlerer Schutzenpanzerwagen Drilling MG 151. Była to odmiana samobieżnego przeciwlotniczego działa, które było uzbrojone w potrójnie sprzężone działka lotnicze Mauser MG 151/15 kalibru 15 mm, a później w działka lotnicze Mauser MG 151/20 kalibru 20 mm, które stanowiły podstawowe uzbrojenie lotnicze samolotów niemieckiego Luftwaffe.

Działka lotnicze były zabudowane na małym osłoniętym podeście,

podstawie przeciwlotniczej FlaKdrilling Socklafette, który był umieszczony wewnątrz przedziału bojowego transportera opancerzonego. Działka lotnicze montowane były tak, aby wylot łożek naboju był ułożony w innym położeniu, tak aby wylot łożek podążał w innych kierunkach. Łuski naboju i ogniwa taśm amunicyjnych trafiały do zasobnika przy środkowym działku. Zasobniki amunicyjne umieszczone były u podstawy lawety obrotowej działek i obracały się wraz z odpowiednim kierunkiem, które były skierowane lufy działek. Najczęściej stosowaną praktyką było umieszczenie pod centralnym działkiem zasobnika zawierającego 400 naboju, zaś skrajne prawe i lewe działko lotnicze posiadało zasobniki amunicyjne o pojemności 250 naboju. Było to spowodowane tym, że zasobnik pod środkowym działkiem trudno było wymienić bez możliwości opuszczenia przez celowniczego swojego stanowiska. Używano różne typy amunicji do działek: zapalającej-przeciwpancernej i smugowej-przeciwpancernej. Celowniczy uzbrojenia zasiadał za działkami i sterowała całą konstrukcją za pomocą dwóch manipulatorów ręcznych, które były umieszczone po obu stronach zamka środkowego działka lotniczego. Używano celownika przeziernikowego (kołowego) i optycznego. Zapasowe taśmy amunicyjne były przewożone z tyłu przedziału bojowego transportera opancerzonego. Całkowity zapas przewożonej amunicji do działek lotniczych Mausera wynosił 3000 naboju. Załoga wozu składała się z 6 żołnierzy. Mała seria zmodyfikowanych transporterów opancerzonych Sd. Kfz. 251 Ausf. C posiadała działka, które nie miały osłony pancernej. Dodatkowym uzbrojeniem „pomocniczym” transporterów Sd. Kfz. 251/21 był jeden karabin maszynowy typu MG 42 kalibru 7,92 mm, który był umieszczony na specjalnym stanowisku z tyłu przedziału bojowego. Zapas amunicji wynosił 600 naboju.

Sd. Kfz. 251/22

Posiadają niedostatek dział pancernych (przeciwpancerny dział samobieżny) zmusił dowództwo wojsk niemieckich do dokonanie wyraźnej improwizacji, w tym przypadku transportera

półgąsienicowego Sd. Kfz. 251. Odmiana Sd. Kfz. 251/22 (Gerat 922) 7,5 cm PaK 40 L/46 – Mittlerer Schützenpanzerwagen, który posiadał zamontowaną armatę przeciwpancerną 7,5 cm PaK 40/1 kalibru 75 mm, zabudowaną na stałej lawecie, identycznej, jaką została zastosowana w samochodzie pancernym o napędzie kołowym – 8 x 8 Sd. Kfz. 234/4 „Puma”, wewnątrz przedziału bojowego tu za stanowiskiem kierowcy wozu. W celu zamocowania oporopowrotnika armaty przeciwpancernej, został wycięty wierzch dachu nad stanowiskiem kierowania. Zapas przewożonej amunicji scalonej wynosił 22 naboje, które umieszczone były w zasobnikach po prawej stronie działa, zaś dalsze 17 naboji pod podstawą armaty oraz pięć naboji w małym parku amunicyjnym za stanowiskiem ładowniczym. Sama armata mogła się przemieszczać w zakresach: pion – od -5 stopni do nawet +48 stopni., zaś w poziomie; na lewo do 20 stopni, zaś na prawo do 18 stopni (niektóre dane mówią, że po 18 stopni na każdą ze stron). Załoga wozu składała się z 4-5 żołnierzy. Stanowisko dowódcy wozu znajdowało się z tyłu przedziału wojennego, po prawej stronie. Po lewej stronie armaty znajdowało się stanowisko dla celowniczego, na niewielkim drewnianym, składanym siedzisko. Po prawej stronie znajdowało się stanowisko ładowniczego, lub ładowniczego i pomocnika ładowniczego (takie informacje też znalazłem).

Podczas trwania służby w jednostkach bojowych, okazało się, że sam pojazd jest mocno przeciążony i dość często pojawiały się awarie podwozia gąsienicowego i układu jezdnych kół przednich. Prototyp pojazdu Sd. Kfz. 251/22 został wykonany 3 grudnia 1944 roku. W tym samym miesiącu przystąpiono do produkcji seryjnej wozów, których zbudowano kilkadziesiąt egzemplarzy tego typu.

Niemieckie Panzer Division „Model 1945” miały posiadać na swoim wyposażeniu przeciwpancerne transportery półgąsienicowe Sd. Kfz. 251/22 miały posiadać po dziewięć pojazdów w dywizjonie przeciwpancernym, gdzie trzy z nich miały się znajdować w dywizjonie rozpoznawczym i sześć w jednostkach

czołgów.

Sd. Kfz. 251/23

Ostatnią odmianą specjalistyczną półgąsienicowego transportera opancerzonego Sd. Kfz. 251, była odmiana Sd. Kfz. 251/23 (Gerat 923) – Mittlerer Schutzenpanzerwagen mit 2 cm KwK 38, czyli transporter uzbrojony w działko kalibru 20 mm (KwK 38), które zostało umieszczone w standardowej wieżyczce, która stosowana była m.in.: w ośmiokołowych samochodach pancernych Sd. Kfz. 234/1 i prototypowego czołgu lekkiego Aufklärungspanzer 38(t). Samo działko mogło się przemieszczać w pionie, w zakresie od -10 stopni do +85 stopni, w poziomie zakres wynosił 360 stopni. Zapas przewożonej amunicji do działka wynosił 100 naboji (inne dane mówią, że ilość przewożonej amunicji sięgała 180 naboji). Z działkiem sprzężony był karabin maszynowy MG 34 z przewożonym zapasem 2010 naboji karabinowych kalibru 7,92 mm. Zostało w ten sposób przebudowanych kilkanaście transporterów serii Sd. Kfz. 251 Ausf. D. Załoga wozu stanowiła 4 żołnierzy. Wozy Sd. Kfz. 251/23 był wyposażony w radiostację FuG 12.

Pewna ilość naprawianych transporterów półgąsienicowych Sd. Kfz. 251, została przebudowana na transportery amunicyjne, które były używane w jednostkach pancernych i grenadierów pancernych.

W czasie trwania wojny, w Niemczech oraz jako wozy „zdobyczne” u Aliantów, powstawały także inne odmiany modyfikacji wozów Sd. Kfz. 251. Przykładem takich pojazdów mogą być egzemplarze „zdobyczne” przez wojska amerykańskie, które były uzbrajane m.in. w amerykańskie wielkokalibrowe karabiny maszynowe Browning M2 kalibru 12,7 mm, czy wyrzutnię niekierowanych pocisków rakietowych T34 „Caliope” – 60 przewodnic rurowych.

Także Niemcy prowadzili prace nad modyfikacjami uzbrojeniem transportera. 30 września 1943 roku Hitler nakazał wykonanie pojazdu uzbrojonego w armatę przeciwpancerną PaK 42 L/70

(uzbrojenie czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther”). 20 stycznia 1944 roku zostały przeprowadzone próby, lecz okazało się, że Sd. Kfz. 251 nie zapewnia odpowiednich właściwości pokonywania terenu oraz wytrzymałości samej konstrukcji podczas strzelania poligonowego. Testowany był też wóz, który miał być uzbrojony w potężniejsze uzbrojenie – 8,8 cm PaK 43 (sic!!!), kaliber 88 mm – uzbrojenie podstawowe czołgu ciężkiego Panzerkampfwagen VI „Tiger II”.

Ekspонат muzealny – Muzeum Wojska Polskiego





Sd. Kfz. 251/1 Ausf. D

W zbiorach warszawskiego muzeum znajdują się dwa transportery opancerzone Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D. Pierwszy z nich został pozyskany z Wytwórni Filmów Dokumentalnych z Łodzi w lutym 1973 r. Drugi pojazd tego typu służył zatonał w Pilicy w czasie nieudanej próby przejechania przez zamrożoną rzekę w dniu 17 stycznia 1945 r. Transporter wydobyto z wody w czasie akcji w dniach 29-31 marca 1989 r., przeprowadzonej przez Muzeum z udziałem płetwonurków z klubu "Archimedes" z Piotrkowa Trybunalskiego oraz żołnierzy 2. Berlińskiego Pułku Zmechanizowanego ze Skierniewic.

Autor zdjęć Dawid Kałka

Bibliografia

1. Dawid Doyle, Niemieckie Pojazdy Wojskowe II Wojny Światowej – podstawowy katalog, VESPER, Poznań 2012
2. Dawid Porter, Niemiecka Broń Pancerna 1939-1945 – Panorama Techniki Wojskowej, Almapress, Warszawa 2019
3. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1994
4. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. I, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2004
5. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. II, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2005
6. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. III, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2006