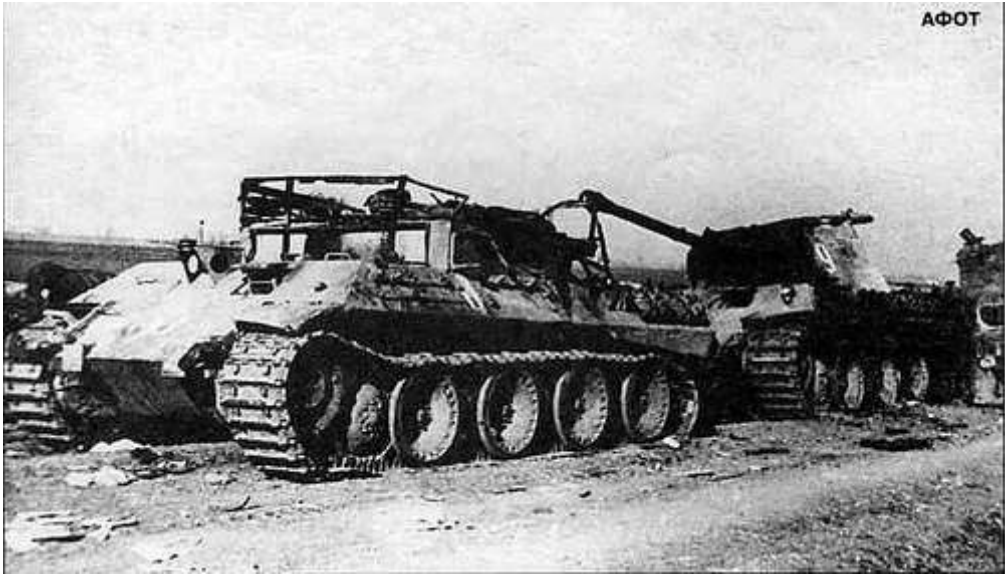


## Německé vyprošť'ovací tanky



Většina ztrát prvních tanků nasazených Brity v průběhu první světové války byla způsobena technickými závadami. S odtažením více než třicetitonových kolosů byly takové problémy, že převážná část z nich byla ponechána na místě havárie. Než byly zorganizovány patřičné prostředky k jejich evakuaci, byla taková vozidla zničena nebo ukořistěna nepřítelem. Tímto způsobem se německá armáda zmocnila několika desítek těžkých tanků, které neváhala použít ke svému posílení. Možná právě zkušenosti z první světové války přispěly k tomu, že Němci vždy věnovali velkou pozornost problému odtažení poškozené obrněné techniky. V letech druhé světové války k ní používali především kolopásové tahače, ale stavěli rovněž specializované konstrukce.

### Instandsetzugkraftwagen I



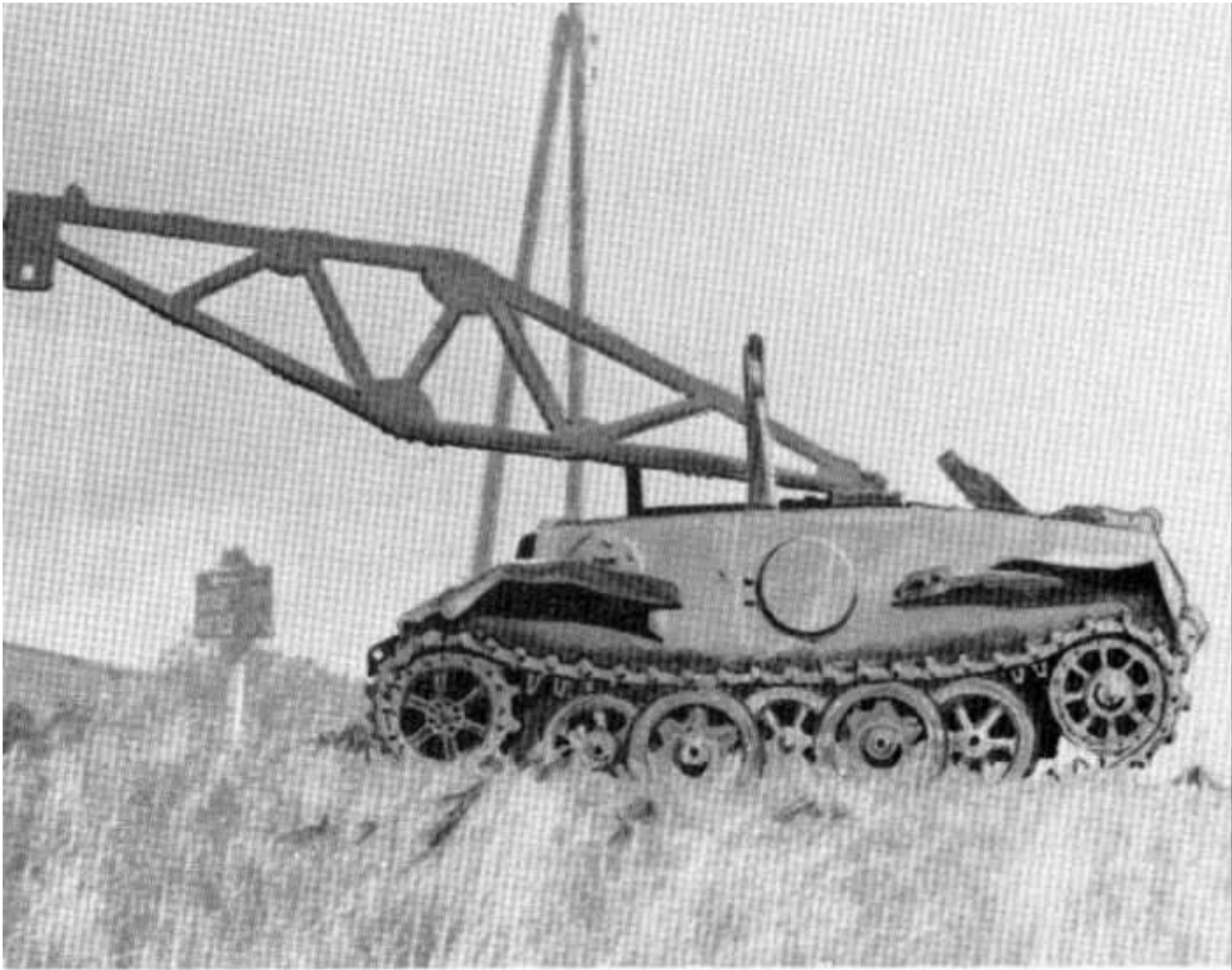
První německé pomocné technické vozidlo na tankovém podvozku bylo pouze podpůrným prostředkem a nemělo komplexní možnosti odtažení jiných vozidel, i když dokázalo odtáhnout poškozený tank obdobné velikosti. Tato pomocná vozidla byla přidělována po jednom ke každé tankové rotě. K jejich stavbě se používaly podvozky tanků PzKpfw I Ausf. A a Ausf. B, z nichž byly demontovány věže a také horní plát pancíře nad bojovou sekcí. Takto získaný prostor byl využit k převážení nákladu. Zvenčí byly na vozidle upevněny nádrže s pohonnými hmotami a vodou i některé náhradní díly. Část vozidel byla opatřena plechovým čelním štítkem se dvěma okénky a konstrukcí s krycí plachtou, jiná měla pouze sklopné přední sklo. Tímto způsobem bylo přestavěno 15 tanků PzKpfw I Ausf. A (použitých pouze k výcviku) a 164 tanků PzKpfw I Ausf. B.

### Bergepanzer II



Po ukončení bojů ve Francii bylo shledáno, že lehké tanky PzKpfw II verzí Ausf. A a Ausf. B nejsou nadále vhodné k frontové službě. Nízký stupeň jejich opotřebení však umožňoval další využití podvozků, což vedlo k rozhodnutí přestavět je na pomocná vozidla. Po demontáži věží sloužily hlavně jako pojízdné dílny. Přestavěné tanky pozdějších verzí sloužily jako pomocná technická vozidla, ale není známo, kolik exemplářů PzKpfw II bylo k tomuto účelu přestavěno. Od začátku roku 1942 bylo pro různé nebojové potřeby přestavěno 739 tanků tohoto typu s odstraněnými věžemi. Většina z nich sloužila u ženijních útvarů jako prostředky k transportu lidí i výstroje, popřípadě jako mobilní sklady. Specializovaná verze PzKpfw II Ausf. B sestavená v roce 1939 firmou Magirus měla na místě demontované věže jeřáb o nosnosti 3 t, ale nedočkala se sériové výroby a vznikla pouze ve dvou prototypech.

### Bergepanzer VK 1601



Z typu PzKpfw II, konkrétně z jeho nástupců zachovávajících si navzdory značným konstrukčním změnám stejné označení, vychází ještě jedno vozidlo. V roce 1942 bylo vyrobeno 22 exemplářů lehkého tanku VK (Versuchskraftfahrzeug) 1601 neboli PzKpfw II Ausf. J, avšak záhy byla dána přednost vylepšené verzi PzKpfw II Ausf. L „Luchs“, přičemž již vyrobené tanky měly být opět přestavěny na vyprošťovací. Podařilo se však modifikovat pouze jeden exemplář, který dostal namísto věže masivní mřížový jeřáb s navijákem. Pod označením Bergepanzer VK 1601 byl tento stroj přidělen tankové opravárenské rotě (Panzer Werkstatt Kompanie) 116. tankové divize vyzbrojené lehkými průzkumnými tanky „Luchs“. Tato jednotka vyprošťovací tank používala až do zimy 1944- 1945, kdy jej během bojů ukořistila spojenecká vojska. Byla plánována stavba podobných vozidel na podvozcích tanků „Luchs“, avšak záměr se nepodařilo realizovat.

### Pionierpanzerwagen III (Bergepanzer III)





Úspěšné použití vyprošťovacích vozidel vyvolalo intenzivnější poptávku po vyprošťovacích tancích na tankových podvozcích. Jelikož se ve výzbroji německé armády nacházelo ještě hodně středních tanků PzKpfw III, jejichž bojová hodnota byla již nevalná, byly zvoleny k technické adaptaci. Doporučení k této úpravě bylo vydáno v lednu 1944 a Hitler je osobně potvrdil 7. dubna, kdy již přestavby několik týdnů probíhaly. K těmto účelům byly vybrány všechny tanky verzí J, L, M a N, které byly staženy z fronty k rozsáhlejší opravám. Z těchto strojů byly odstraňovány věže a na jejich místo montovány dřevěné skříňové nástavby k uložení výstroje. Podle předpisu mělo být vozidlo vybaveno jeřábem o nosnosti do 1 t namontovaným vlevo za nástavbou, těžší náklady mělo brát do vleku. Vyprošťovací tank byl vyzbrojen jedním nebo dvěma kulomety MG 34. Prototyp postavený v březnu 1944 na podvozku č. 74104 měl dvoukolý přívěs se zvedákem Bergeanker (Sd.Anh. 40). K použití muselo být zvedací zařízení sejmut o z přívěsu, pomocí zámkového mechanismu namontováno na obou stranách vyprošťovacího tanku a během práce bylo kotveno speciálními zuby, či spíše drapáky. Toto zařízení bylo schopno vyprostit vozidla o hmotnosti 10-15 t. Výkon samotného vozidla umožňoval od vlečení samohybného děla StuG III nebo středního tanku PzKpfw IV. Méně typickým taženým zařízením byl dvoukolý přívěs s mohutným hákem ke strhávání železničních kolejnic. Po předvedení prototypu v březnu na polygonu Kummersdorf získalo vozidlo pochvalné hodnocení a neprodleně bylo objednáno 240 kusů. Plán se nepodařilo realizovat a do konce března 1945 bylo přestavěno jen 167 tanků. Proces adaptací byl velmi nerovnoměrný. Podle dokumentace bylo nejvíce vozidel (43 kusů) upraveno v květnu 1944. V březnu 1945 byly adaptovány poslední tři exempláře. Vyprošťovací tanky Bergepanzer III byly přidělovány praporům samohybných děl StuG III a StuG IV, někdy též tankovým praporům vyzbrojených tanky PzKpfw IV.

### Bergepanzer IV



V podstatně menším měřítku byly na vyprošťovací tanky upravovány podvozky středních tanků PzKpfw IV. Důvod byl jednoduchý - tento typ tanku si udržel dostatečný bojový potenciál do konce války a byl stále potřebný na frontě. Počet adaptovaných tanků je nejčastěji odhadován na 36 exemplářů, ačkoliv některé prameny zmiňují pouze 21 kusů. Rovněž období, během něž byly prováděny úpravy, je sporné. Podle všeho probíhaly od října do prosince 1944, ale někdy se uvádí i březen následujícího roku. Přestavba tanku PzKpfw IV na vyprošťovací vozidlo spočívala v demontáži věže a instalaci skládacího jeřábu o nosnosti do 2 t. Otvor po věži byl zakryt dřevěnou plošinou s kovovým rámem. Jeřáb se třemi opěrami byl vybaven několika přírubami umožňujícími montáž a práci zařízení v různých polohách. Na jednom z ramen bylo instalováno zdvihací zařízení s kladkostrojem. Uvnitř trupu měl být umístěn silný naviják umožňující rozšířit využití vozidla, ale záměr se do konce války nepodařilo uskutečnit. Možnosti stroje s takovým jeřábem umožňovaly v praxi nanejvýš demontáž rozměrnějších součástí tanku (např. motoru, převodovky), případně zvednutí automobilu. Větší možnosti poskytoval stejný naviják jako u typu Bergepanzer III.

Nešlo o běžné vozidlo, ale je zdokumentováno jeho přidělování k jednotkám. Měly je k dispozici 1. rota 510. praporu stíhačů tanků (Pz.Jg.Abt. 510), 11. pěší divize, 2. tanková divize SS, 212. divize lidových granátníků, 276. divize lidových granátníků, 4. divize pancéřových granátníků SS, 559. divize lidových granátníků, prapor stíhačů tanků SS neznámého čísla a 4. jezdecká divize.

### Bergepanzer 38

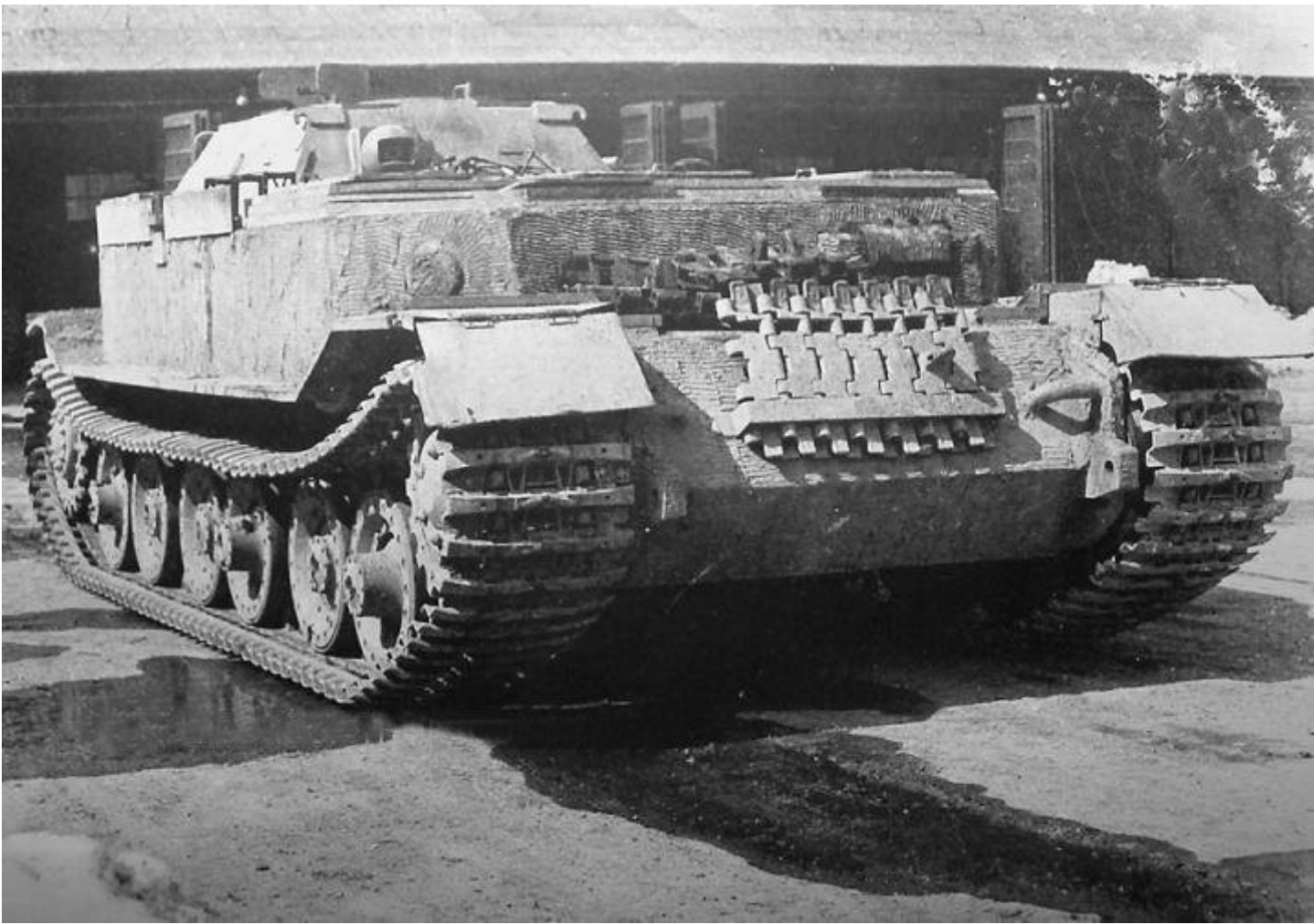


Koncem srpna 1944 obdržela německá armáda první exempláře lehkého stíhače tanků Jagdpanzer 38 neoficiálně známého jako Hetzer, postaveného na modifikovaném podvozku lehkého tanku PzKpfw 38 (t), což bylo německé přeznačení původně československého lehkého tanku LT-38, jehož výroba pokračovala v Protektorátu Čechy a Morava pro německé potřeby. Po zahájení výroby tohoto vozidla se ukázalo, že bude zapotřebí také vyprošťovací vozidlo podobné hmotnostní kategorie, které by bylo schopno odtáhnout poškozený Jagdpanzer 38, eventuálně vyprostit stroj uvázlý v měkkém terénu. Každé rotě se čtrnácti stíhači tanků Jagdpanzer 38 měl být přidělen jeden vyprošťovací tank Bergepanzer 38. Vývoj vozidla probíhal v pražském podniku BMM (Bohmische-Mährische Maschinenfabrik) čili v bývalém ČKD na jaře 1944. Konstrukce měla být maximálně unifikována s bojovou verzí. Korba byla snížena a byl z ní odstraněn stropní pancíř, takže shora kryla dvoučlennou osádku pouze celtová plachta napjatá na trubkovém rámu. U vyprošťovacího vozidla se nepočítalo s trvalou výzbrojí, ale na horní hraně pancíře byla umístěna lafeta pro kulomet MG 34, převážený v kabině osádky. Technické vybavení tvořila hlavně masivní svařovaná traverza připevněná dvanácti šrouby k horní části zadního pancíře. Na traverze byla oka k upevnění vlečného lana nebo oje. Dvě oka k upevnění lan byla navařena rovněž na spodní části čelního pancíře. Na levém boku byly úchyty k upevnění skládacího jeřábu o nosnosti do 2 t. Rozložený jeřáb byl upevněn na třech přírubách na hraně bočního pancíře, z nichž jedna byl umístěna na konzole. Jeřáb trubkové konstrukce měl jeden svislý sloup a dvě šikmé opěry, výložník byl upevněn na svislém elementu. Toto zařízení mohlo být použito např. k výměně motoru nebo kanonu, kdežto ke zvednutí celého vozidla měl sloužit zvedák o délce 3 500 mm a průřezu 250x250 mm. Na místě, kde měl Jagdpanzer 38 lafetován kanon, byl instalován naviják firmy Baumgarten z Neuruppinu, který byl poháněn hřídelí vedoucí od motoru k převodovce. Zpočátku bylo lano navijáku vedeno otvorem v čelním plátu vozidla, u pozdějších sérií procházelo otvorem v plátu nad motorem a bylo podepřeno masivním bločkem. V lednu 1945 byla v továrně BMM na vyprošťovací tank Bergepanzer 38 namontována mohutná opěrná radlice upevněná na dvou úchytech na zadní stěně vozidla. Byla zvedána a spouštěna právě pomocí navijáku a za jízdy byla zvednuta do svislé polohy. První Bergepanzer 38 s touto opěrrou, který měl sériové číslo 322519, byl na konci války opuštěn v obci Zálužany u Příbrami, kde stál na ulici až do října 1948. Další perličkou je využití této opěry při konstrukci československého vyprošťovacího tanku na podvozku tanku T-34 v padesátých letech.

Bergepanzer 38 měl originální konstrukci, avšak nesplňoval všechny požadavky, které na něj byly kladeny. Nevelké rozměry a motor o výkonu 119,3 kW (160 koní) omezovaly jeho možnosti. V praxi se ukázalo, že tažení stíhače tanků Jagdpanzer 38 bylo možné pouze na rovném terénu. Navíc se nepodařilo postavit potřebný počet těchto vozidel. Snaha o jejich náhradu se projevila instalací tažné traverzy na bojová vozidla. Prototyp vyprošťovacího tanku prošel oficiálními testy na polygonu Kummersdorf v září 1944, ale výroba byla zahájena už dříve, byť v omezeném rozsahu. Podle údajů firmy BMM bylo v roce 1944 vyrobeno celkem 101 vyprošťovacích tanků - osm kusů v květnu, čtyři kusy v červnu, osm kusů v srpnu, 14 kusů v září, 50 kusů v říjnu a 19 kusů v listopadu. Konkrétní výrobní plán byl stanoven až v září 1944, bezpochyby po schválení prototypu. Do konce roku mělo být dokončeno 170 vozidel. Od ledna 1945 mělo být měsíčně vyráběno 70 vyprošťovacích tanků, z toho 57 vybavených navijákem. Tyto plány se pochopitelně nepodařilo splnit. Ještě v létě 1944 bylo kvůli splnění plánu staženo 64 Hetzerů z červnové a červencové produkce, aby byly přestavěny na vyprošťovací tanky, ale ani v tomto případě není známo, zda byl záměr plně realizován. Neví se ani to, jestli všechny vyrobené vyprošťovací tanky dostaly kompletní technickou výstroj. Z výrobního plánu na rok 1945 byla dokončena jen malá část, bylo vyrobeno pouze 80 vozidel - v lednu 39 kusů, v únoru a březnu po 19 kusech a v dubnu poslední tři kusy. Celková výroba vyprošťovacích tanků Bergepanzer 38 tak dosáhla 181 exemplářů.

## Bergepanzer Tiger (P)





Jak známo, v soupeření o přidělení výroby německého těžkého tanku zvítězila firma Henschel. Poražený profesor Ferdinand Porsche si však byl předem tak jist svým budoucím úspěchem, že ještě před konečným rozhodnutím zahájil přípravy k sériové výrobě. Tento proces nebylo možno naráz ukončit, ale pro 90 již vyráběných vozidel bylo nakonec nalezeno smysluplné využití. Dne 30. listopadu 1942 byl v podniku Alkett dokončen projekt těžkého stíhače tanků Sd.Kfz. 184 Panzerjäger Tiger (P), známého pod jménem Ferdinand. Přestože se na začátku roku 1943 teprve začalo s adaptací tankového podvozku pro samohybné dělo, objevily se již také první návrhy na stavbu jiných vozidel na stejném podvozku. Hitler již 5. ledna 1943 navrhl postavit na Porscheho podvozku tři vozidla pod označením Rammpanzer Tiger (P), která měla být určena k rozbíjení stěn budov a čištění ulic od překážek. Vůdcův nápad, jenž se vztahoval k tehdy vedeným bojům o Stalingrad, se nedočkal svého uskutečnění. Naopak druhý projekt, který byl firmě Nibelungenwerke podán 1. května 1943, byl realizován. Podnik dostal nabídku na postavení pěti vyprošťovacích tanků určených k odtahu poškozených nebo v měkkém terénu uvázlých samohybných děl Ferdinand. Takové vozidlo bylo nadmíru potřebné, poněvadž Ferdinand byl tak těžký, že k odtažení jediného stroje z bojiště muselo být použito pět těžkých kolopásových tahačů Sd.Kfz. 9 nebo dva tanky Tiger. Popisovaná operace vyžadovala velkou sebranost pětice zkušených řidičů a početná kolona poskytoval a protivníkovi ideální cíl. Samozřejmě byl limitován též počet vyproštěných děl, neboť každá podobná operace vyžadovala shromáždění velkého množství tahačů. Omezená možnost odtažení poškozených či porouchaných vozidel se německým praporům těžkých samohybných děl vymstila v několikadenní bitvě u Kurska. V jejím průběhu bylo ztraceno 39 z 89 nasazených děl Ferdinand, přičemž většina z nich měla jen relativně lehká poškození podvozku. Ve vozidlech použité pojezdové vozíky se dvěma dvojitými pojezdovými koly zavěšenými na torzních tyčích byly přišroubovány k trupu a jejich výměna nebyla nijak složitá, jenže pokud nebylo možno nepojízdné stroje opravit rovnou na bojišti ani evakuovat, osádky je opouštěly a zpravidla samy ničily.

K odtahu bylo pochopitelně možno použít jiný Ferdinand, to však znamenalo jeho stažení z boje a oslabení vlastních vojsk. Takové odtažení pomocí stroje stejného typu v praxi často končilo havárií tahače, což dvojnásobně zvyšovalo ztráty. Projekt vyprošťovacího vozidla pod označením Bergepanzer Tiger (P) byl dokončen na začátku července 1943. Mělo stejný podvozek jako samohybné dělo a rovněž jeho motory a chladiče byly umístěny ve střední části korby, na níž byl jediným konstrukčním rozdílem chybějící přídatný svislý plát na čelním pancíři. Namísto rozměrné nástavby s kanonem a zásobou munice kryla podvozek shora pancéřová deska, na níž stála mnohem menší nástavba. V její čelní stěně byla kulová střílna pro jedinou výzbroj vozidla - kulomet MG 34 ráže 7,92 mm. V horním plátu byl okrouhlý průlez a v zadním plátu byl umístěn další průlez převzatý z boční stěny věže středního tanku PzKpfw IV. Jediným ženijním zařízením byl jeřáb na levé straně. Stačil na výměnu motoru nebo kanonu, ale jeho nosnost rozhodně neumožňovala zvednutí celého poškozeného vozidla. Jinak mohlo být poškozené vozidlo taženo na lanech zachycených na standardních úchytech na čelní nebo zadní stěně korby. Mohutný pancíř tohoto vyprošťovacího tanku navíc umožňoval evakuaci osádky poškozeného stroje třeba i pod těžkou palbou. Při pozdějších opravách byly vyprošťovací tanky pokryty pastou Zimmerit na ochranu před magnetickým i příložnými náložemi a na nástavbu byla přidána druhá lafeta pro kulomet krytá štítem.

První z pěti objednaných vyprošťovacích tanků byl připraven v srpnu 1943, ale posléze byly dokončeny pouze tři exempláře. Pod označením Bergepanzer Tiger (P) Sd.Kfz. 184/2 byly na podzim vyslány na frontu a přiděleny 653. praporu těžkých stíhačů tanků, s nímž prodělaly dlouhou řadu bojů na východní frontě. Hmotnost vozidla činila 47,2 t, bojová hmotnost 51 t. Osádka byla čtyřčlenná. Čelní pancíř měl tloušťku 100 mm, boční pancíř 80mm.

### Bergepanzer VI Ausf. E Sd.Kfz. 185 (Bergetiger)



Jedná se o jedno z nejzáhadnějších německých vojenských vozidel z období druhé světové války. Informace o jeho eventuální výrobě jsou vesměs nevěrohodné, jedna z hypotéz např. uvádí až 58 továrních exemplářů. Po takové sérii by se nepochybně zachovalo mnoho dokumentace, ta však chybí. Jiný údaj se týká pouze tří továrních vozidel, jenže ani on není podložen dokumenty, takže mezi tovární výrobky byla možná chybně započítána vozidla na Porscheho podvozku. Třetí verze uvádí tři stroje přestavěné v armádních opravárenských dílnách na italském území, čtvrtá k nim přidává ještě jeden exemplář upravený z poškozeného tanku a poslední pátá verze zmiňuje jediný stroj přestavěný v Itálii a posléze ukořistěný britskými vojsky. Lze se domnívat, že všechny verze s výjimkou první jsou možné.

Nejčastěji uváděná zpráva informuje o třech tancích PzKpfw VI Tiger přestavěných v lednu 1944 v polních opravnách 509. praporu těžkých tanků (schwere Panzer Abteilung 509). Po různých defektech z boje tato vozidla zřejmě potřebovala opravy, jež překračovaly možnosti armádních dílen - mohlo jít o těžká poškození věže nebo zničenou výzbroj. Konkrétní rozsah skutečně adaptace není znám, takže se neví, zda byla upravená vozidla v konečném efektu podobná jedinému továrně vyrobenému vyprošťovacímu tanku Bergepanther, ale je to pravděpodobné. Doloženo je pouze to, že u výše zmíněného praporu sloužila do listopadu 1944, kdy byla předána 501. praporu těžkých tanků. Vyprošťovací vozidla na podvozcích těžkého tanku Tiger měla nést typové označení Sd.Kfz. 185, avšak ani tento údaj nelze potvrdit. Je známo, že toto označení měl původně dostat těžký stíhač tanků Jagdtiger s kanonem 88 mm L/71, ovšem některá nepoužitá typová čísla byla přidělena znovu. Na začátku června ukořistily britské jednotky v Itálii zvláštní vyprošťovací tank. Šlo o tank PzKpfw VI Ausf. E bez kanonu, který Němci někdy mezi 20. a 25. květnem opustili kvůli poruše motoru. Tiger měl pojezdová kola prvního typu s gumovou bandáží. Existují dvě verze vysvětlující původ tohoto stroje. Podle první to byl jeden ze tří vyprošťovacích tanků používaných 509. praporem, jenž byl předán 508. praporu, avšak pravděpodobnější je druhá verze, podle níž byl tento Tiger bojovým vozidlem 508. praporu těžkých tanků a v bojích o Anzio přišel o svou výzbroj. Vzhledem k nemožnosti výměny kanonové hlavě v polních podmínkách byl někdy ve dnech 1. až 5. března 1944 přestavěn na vyprošťovací vozidlo. Ovšem i v tomto případě si informace odporují a účel adaptace je těžké stanovit. Nahoře na věži byl instalován teleskopický jeřáb firmy J. S. Fries & Sohn z Frankfurtu nad Mohanem a na zadní části věže naviják. Jak vyplývá z dochované fotografie, byla věž otočená o 180° a zřejmě trvale zablokovaná. V této poloze nebylo možno pohánět oba přepravní mechanismy motorem vozidla bezprostředně, avšak pohon z převodovky nebo hnací hřídele byl možný, byť komplikovaný. Konstrukce ramene jeřábu svědčí o tom, že mohl zvedat pouze lehčí vozidla, proč by ale měl být k tomuto účelu používán vyprošťovací tank velikosti Tigeru? Vozidlu, které Britové popsali jako Bergetiger s jeřábem, chyběla také speciální vyprošťovací výstroj - tažná lana a řetězy, úchyty apod. Jestliže buben na zadní straně věže nebyl poháněn motorem, ale šlo jen o ruční rumpál, musely být jeho možnosti velice omezené. Vzhledem k tomu je tanku připisováno rovněž označení Ladungsleger Tiger a pochopitelně i jiné použití. Ledacos ukazuje na to, že sloužil jak o ženijní vozidlo ke kladení náloží i pod těžkou palbou. Pro takový úkol by byl výborně pancéřovaný Tiger velice vhodný. U Anzia měl 508. prapor těžkých tanků značné problémy s překonáváním amerických obranných linií a takové využití bojového stroje, který přišel o svou primární výzbroj, je logicky zdůvodnitelné.

### Bergepanther (Sd.Kfz. 179)



Již během prvních bojových akcí s účastí nejnovějších tanků Tiger u Leningradu se ukázalo, jak ohromně problematické bude odtažení tak těžkých strojů poškozených na bojišti. Zcela nemožná byla např. záchrana Tigeru, který 21. září 1942 zapadl do hlubokého bláta, takže musel být 25. září zničen, aby nepadl do rukou protivníka. Během téže operace uvázly v blátě další tři tanky stejného typu, které se nakonec díky obrovskému pracovnímu nasazení podařilo vyprostit. Kvůli nemožnosti odtažení bylo v lednu 1943 u Leningradu ztraceno několik dalších Tigerů. Jeden z nich padl do rukou Sovětů a Hitlerova nová zbraň přestala být tajemstvím. Ukázalo se, že k odvlčení jednoho těžkého tanku z pole je zapotřebí minimálně tří velkých kolopásových tahačů Sd.Kfz. 9. Představitelé Armádního zbrojního úřadu si uvědomili, že při plánování přezbrojení tankových vojsk novými typy těžkých tanků zcela opomenuli otázku odtažení tak mohutných vozidel. K odvlčení doposud používaných středních tanků PzKpfw III a PzKpfw IV stačily osmnáctitunové tahače Sd.Kfz. 9, a dokonce ani po zahájení výroby těžkých tanků nových typů nebyly podniknuty patřičné kroky k posílení vyprošťovací techniky. K nápravě tohoto zameškání došlo teprve 7. května 1943, kdy Armádní zbrojní úřad (Heereswaffenamt) vyhlásil soutěž na nový pancéřovaný vyprošťovací tank. Základem jeho konstrukce měl být střední tank PzKpfw V Panther, jehož podvozek byl technologicky jednodušší, a tudíž výrobně levnější než podvozek Tigeru.

Objednávku na nové vozidlo pod označením Panzer Bergegerät (Panther I) obdržela v červnu jako první v pořadí firma MAN. V první sérii bylo objednáno patnáct kusů, ale poněvadž čas utíkal a vyprošťovací tank byl potřebný před plánovanou operací Zitadelle, vznikla jen provizorní konstrukce. Z výrobních linek bylo staženo deset nebo dvanáct tanků Panther Ausf. D, které nedostaly věže. Mohly sloužit výhradně jako vlečná vozidla, poněvadž nezbyl čas na montáž navijáku, jeřábu či opěry. Před zahájením operace v Kurském oblouku měly být tyto vyprošťovací tanky přiděleny po čtyřech kusech k tankovému pluku „Lauchert“, 51. tankovému praporu a 52. tankovému praporu. Podle některých pramenů bylo dodáno pouze jedenáct vyprošťovacích tanků, které však prošly úspěšně bojovou zkouškou, a proto bylo definitivně rozhodnuto o zahájení sériové výroby. Podle plánu měly být každému praporu vyzbrojenému tanky Panther přiděleny dva vyprošťovací tanky.

Sériovou verzi vozidla začala vyrábět firma Henschel, která získala objednávku na 70 strojů. Zástupci podniku Henschel nejdříve protestovali a chtěli smlouvu vypovědět, avšak požadavek armádního zbrojního úřadu byl jednoznačný a vyprošťovací tanky musely být vyrobeny. Pravděpodobně všechny byly postaveny na podvozku verze D, ačkoliv některé prameny uvádějí verzi A. Věž nahradila nástavba z pancéřových plátů o tloušťce 8 mm, na níž stála dřevěná skříň na dodatečnou výstroj. Uvnitř vozidla byl umístěn naviják firmy MAN o tahu 40 t. Toto tažné zařízení vyvinuté firmou MAN v roce 1940 pro obojživelný transportér vyžadovalo pouze úpravu, aby mohlo být namontováno na podvozek Pantheru. Ocelové lano dlouhé 150 m procházelo mezi čtyřmi ocelovými válečky a mohlo být navíjeno i odvíjeno rychlostí 10 m/min. Ke zvedání nákladů do hmotnosti 1,5 t sloužil skládací jeřáb montovaný za skříňovou nástavbou na levé straně korby, ne však na všech vozidlech. Na vozidlech pozdější výroby byl někdy instalován jeřáb o nosnosti 6 t. Ke stabilizaci vozidla při vytahování těžkých strojů sloužila masivní opěra (radlice) namontovaná na zadním plátu. Běžně byla zvednutá nahoru. Bylo používáno několik variant tohoto zařízení s různě dlouhým rámem.

Většina vyprošťovacích tanků byla vyzbrojena jedním kulometem MG 34 na protiletadlové lafetě Fliegerbeschussgerät 34 připevněné na čelním pancéřovém plátu. Firma Henschel splnila objednávku mezi červencem a listopadem 1943. Je možné, že část vyprošťovacích tanků postavila na podvozku verze A. Další výrobu převzala firma Demag, která od února do září 1944 expedovala 150 vyprošťovacích tanků na podvozku verze A. Kromě toho bylo v srpnu 1944 na vyprošťovací vozidla adaptováno osm tanků. Část z nich si zachovala kulovou střílnu kulometu v čelním plátu pancíře a v některých exemplářích byl MG 34 nahrazen na stejné lafetě automatickým kanonem 2 cm KwK 38 chráněným ocelovým štítem. Od října 1944 do března 1945 vyráběl podnik Demag vyprošťovací tanky na podvozku verze G. Počet vyrobených vozidel této varianty se odhaduje na 107 kusů. Celkem bylo vyrobeno 347 vyprošťovacích tanků Bergepanther. Jednalo se o spolehlivou konstrukci, která se v provozu plně osvědčila. Několik strojů sloužilo po válce také v Československé lidové armádě, a to až do konce padesátých let.

Zdroj:  
Amercom SA  
internet