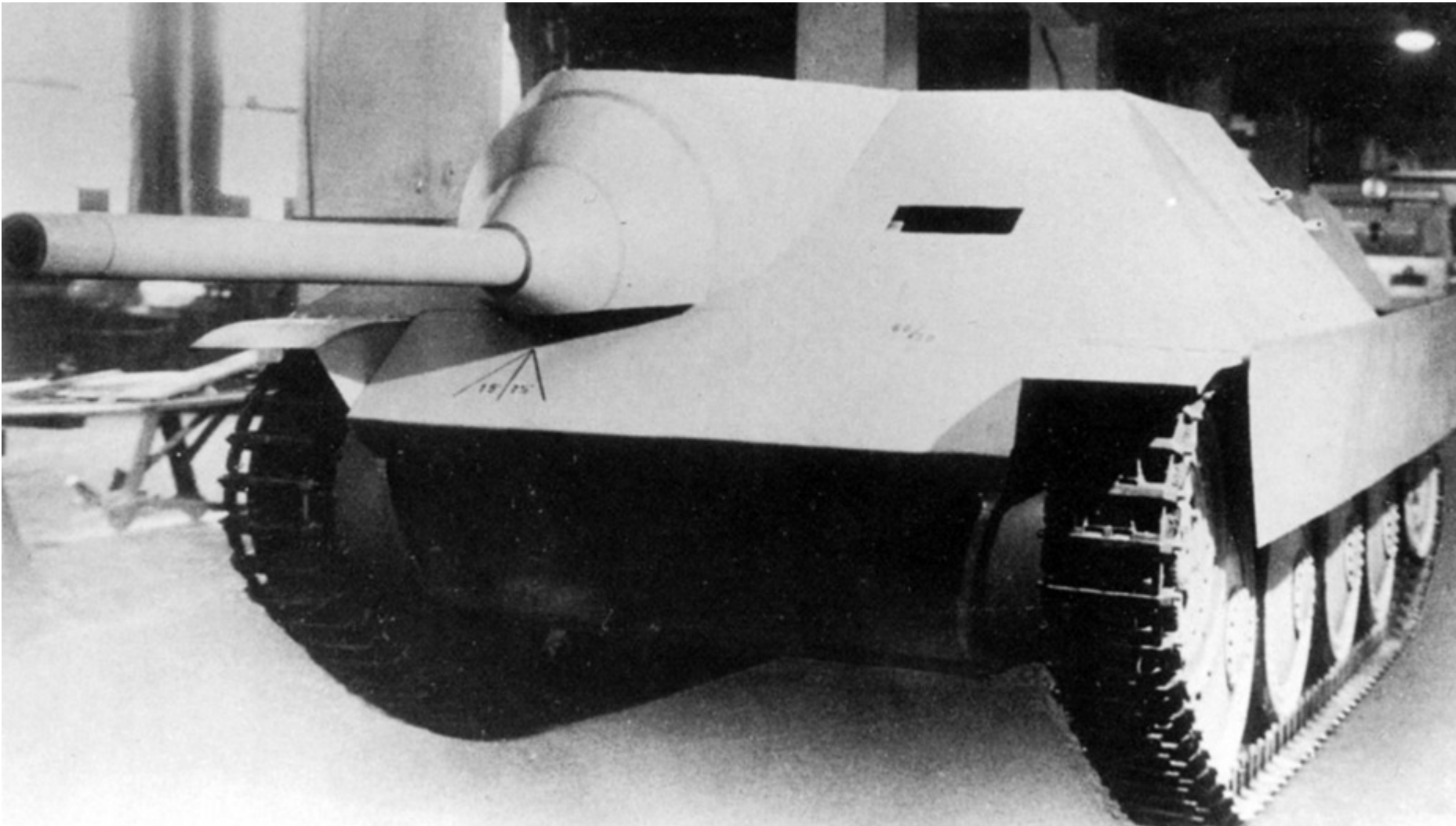


Stíhač tanků Sd.Kfz. 138 Hetzer



Při bojové činnosti v severní Africe a v Sovětském svazu vyšlo najevo, že německé protitankové dělostřelectvo není způsobilé k rychlým přesunům na konkrétní úseky fronty. Používaná děla navíc nedisponovala dostatečnou palebnou silou k ničení dobře pancéřovaných bojových vozidel protivníka. Bylo nezbytné zřídit samohybné dělostřelectvo k podpoře vlastních jednotek či k rychlému nasazení na ohrožených úsecích fronty. Počátečním řešením byla instalace lehkých protitankových kanonů ráže 75 mm a kořistních sovětských kanonů ráže 76,2 mm na podvozky lehkých tanků. Účinnějším prostředkem protitankového boje se stala samohybná děla StuG III s dlouhým kanonem ráže 75 mm, i ta však proti stoupajícím počtům spojeneckých bojových vozidel přestávala stačit. V roce 1943 padlo rozhodnutí o stavbě stíhačů tanků s protitankovými kanony různých ráží na podvozcích existujících tanků. Požadováno bylo relativně laciné vozidlo, které by mohlo sloužit jako protitanková zbraň i jako palebný prostředek na podporu útočící pěchoty.

Projekt nového stíhače tanků



V roce 1943 byl hlavním producentem samohybných děl podnik Alkett (Altmarkische Kettenwerke, Berlin-Borsigwalde), avšak po spojeneckém bombardování v listopadu se výroba vozidel StuG III snížila z říjnových 255 kusů na 23 kusů. Ukázalo se, že na německém území není jiná továrna, která by mohla převzít produkci v tak velkém měřítku. Jedinou možností, jak znovu zvýšit objem výroby, bylo její přeložení do továren na relativně bezpečném území Protektorátu Čechy a Morava. K požadovanému účelu se nejlépe hodil strojírenský podnik BMM (Böhmisch - Mährische Maschinenfabrik AG, bývalá ČKD) v Praze. Stejného názoru byl i Adolf Hitler, který 6. prosince 1943 nařídil přesunout do tohoto podniku sériovou výrobu nových samohybných děl. Vydávání podobných příkazů bylo pro vůdce celkem snadné, avšak jejich realizace byla komplikovanější. Technologie podniku BMM totiž umožňovala pouze výrobu lehkých tanků PzKpfw 38(t) a dalších strojů na stejném podvozku (mj. průzkumný Aufklärungspanzer 38(t), protiletadlový Flakpanzer 38(t), stíhač tanků Marder III či samohybné dělo Grille). Všechny měly hmotnostní limit 10-12 t. Přeorientovat podnik na výrobu vozidel o hmotnosti 22-24 t, jako byla samohybná děla na podvozku PzKpfw III, by vyžadovalo změnu prakticky celého strojního vybavení, a proto byla jediným řešením stavba vozidla přizpůsobeného reálným výrobním možnostem. Konstrukční kancelář BMM s takovou eventualitou počítala a již v říjnu 1943 se pustila do projektu nového stíhače tanků. Pochopitelně se v novém vozidle snažila použít řadu komponentů již dříve vyráběného lehkého tanku LT-38. Oficiální objednávku podal 13. prosince zástupce armádního zbrojního úřadu (Heereswaffenamt) plukovník Hans Schädle. Objednané vozidlo s tloušťkou pancíře do 60 mm a vážící 13 t mělo dosahovat rychlosti až 60 km/h. Za hlavní výzbroj byl vybrán kanon PaK 39 ráže 75 mm. Jak se v Třetí říši často stávalo, byl vznesen zcela nereálný požadavek na neprodlené zahájení výroby a již v dubnu dosažení výrobní kapacity 250 exemplářů měsíčně.

Okamžitě byly zahájeny konstrukční práce, při nichž byli nejaktivnější představitelé německé strany, kteří projekt řídili - hlavní inženýr Hans Bader a personál delegovaný ze zbrojního zkušebního úřadu WaPrüf 6. Část projektu vznikala v Berlíně. Také z české strany byla přibrána část vývojového týmu oddělení speciálních konstrukcí SPE, ale hlavní konstruktér BMM Alexej Surin simuloval těžkou chorobu a vyhýbal se spolupráci.

Vzorem pro nový stroj byla konstrukce stíhače tanků Jagdpanzer IV, z něhož pocházela lafetace kanonu a jeho štít typu Saukopfblande (prasečí hlava). Jistý vliv na projekt měl rovněž prototyp rumunského samohybného děla Mareał M-04, který byl Němcům představen v prosinci. Lze předpokládat, že vývojáře podniku BMM inspiroval tvar pancíře rumunského bojového vozidla.

První verze projektu pod označením PzKpfw 38(t)-18 byla dokončena 8. ledna 1944 s použitím podvozku a motoru Praga AE 2800 (AC/2) z lehkého průzkumného tanku Sd.Kfz. 140/1. Korba byla značně rozšířena a rozchod kol se zvětšil z 1 775 mm na 2 123 mm. Čelní pancíř korby měl tloušťku 60 mm, boky a zadní část po 20 mm, strop 8 mm a podlaha 10 mm. Analýza projektu ukázala, že namísto plánovaných 13 tun bude stroj o tři tuny těžší. Negativně se projeвило rovněž špatné vyvážení vozidla, jehož příliš těžká předí nadměrně zatěžovala první vozík pojezdové soustavy. Pro záchranu celého projektu bylo navrženo použití kanonu bez brzdovratného zařízení, eventuálně bezzákluzového kanonu. Dosavadní pohonnou jednotku měl nahradit vzduchem chlazený motor firmy Tatra. Další navrhované změny se týkaly podvozku, jenže v časové tísní byly zavedeny pouze dočasné úpravy.

V lednu se vývojáři snažili v rámci možnosti „vychytat“ další nedostatky projektu a připravit výrobní dokumentaci. Dřevěná maketa byla připravena 24. ledna. Komise Waffenamtu, kterou vedl plukovník Wolfgang Thomale, studovala maketu a celý projekt dva dny. Celkové hodnocení dopadlo poměrně dobře, nicméně byly navrženy jisté změny, mj. přidání bočních krytů na pásy nebo odstranění ústové brzdy kanonu. Předpokládalo se totiž, že při výstřelu spodní skupinou úhlů, kdy střela poletí prakticky rovnoběžně s terénem, zvedne závan plynů z ústové brzdy oblak prachu a zbaví osádku výhledu z vozidla. Komise ještě posuzovala několik variant štítu kanonu a konečně rozhodla, že do března mají být připraveny tři prototypy. Nejdříve dostalo vozidlo velice dlouhý název Sturmgeschütz neuer Art. Mit 7,5 cm Pak 39 L/48 auf Fahrgestell Panzerkampfwagen 38(t), který byl následně zkrácen podle základního využití zbraně na leichtes Sturmgeschütz 38(t), později změněn na Panzerjäger 38(t) a nakonec se ustálil na krátkém Jagdpanzer 38(t).

Prototypy



Všechny tři prototypy Sd.Kfz. 138/2 (321001-321003) byly vyrobeny v březnu. První z nich opustil montážní halu 1. dubna a zakrátko po něm byly zprovozněny oba další. Tovární zkoušky absolvovaly všechny stroje současně. Poté byl změněn jediné štít kanonu. Během výroby byly z vozidel odstraněny kladky podpírající horní stranu pásu, jimiž byla vybavena maketa, nicméně v době předávání testovacích exemplářů odběrateli se na nich kladky opět objevily.

Sériová výroba



Ambiciózní představy počítaly se spuštěním velkosériové výroby nových stíhačů tanků. V březnu tak měly být dodány tři kusy, v dubnu 20 kusů, v květnu 50, v červnu 100, v červenci 200, v srpnu 300, v září 600, v říjnu 800 a v listopadu a následujících měsících po 1 000 kusech. Byly to nespílitelné požadavky, neboť maximální produktivita podniku BMM byla přibližně poloviční. Němectí plánovači si toho byli evidentně vědomi již v době vývoje vozidla, protože na přelomu let 1943 a 1944 rozhodli o převedení části výroby do Škodových závodů v Plzni. Vystal opět stejný problém v tom, že výrobní linky musely být přizpůsobeny nové produkci, což trvalo několik měsíců. Kromě toho musela Škodovka 15. dubna 1944 uzavřít licenční smlouvu. Koordinátorem činnosti obou výrobců byla firma Alkett. Byly sestaveny nové výrobní plány předpokládající, že podnik BMM bude do července pracovat podle dosavadního harmonogramu. Následně měl v srpnu vyrobit 250 vozidel, v září 300 vozidel, v říjnu 350 vozidel a v listopadu a prosinci po 400 vozidlech. V červnu byla ukončena výroba stíhače tanků Marder III (Sd.Kfz. 138) a podnik měl pracovat pouze na novém typu. Škodovy závody měly dodat v červenci 10 vozidel, v srpnu 50 vozidel, v září 100, v říjnu 150, v listopadu 200 a v prosinci 300 vozidel. V roce 1945 mělo být v obou továrnách vyrobeno po 400 vozidlech v lednu, po 450 vozidlech v únoru a po 500 vozidlech v březnu, přičemž březnový objem výroby měl být zachován i v následující ch měsících. Vozidla měla být vyráběna ve spolupráci s 316 subdodavateli na území Protektorátu Čechy a Morava a se 117 subdodavateli na území Německa a okupovaných států.

Pancéřové pláty byly vyráběny v hutích Witkowitz Eisenwerke v Ostravě-Vítkovicích, Linke-Hoffmann-Werke ve Vratislavi a Ruhrstahl v Hattingenu, poté byly odesílány do Kladna, kde byly svařovány. Kompletní korby byly dodávány do BMM. Výzbroj pocházela ze dvou zbrojovek - Rheinmetall-Borsig v Unterlüsu a Seitz-Werke v Bad Kreuznachu. Pásy byly vyráběny v Chomutově a Brně. Motory dodávaly rovněž dvě firmy, pražská Praga a mladoboleslavská Škoda, kdežto převodové skříně typu Wilson vyráběla pouze Pragovka. Koncem roku 1944 přesunul podnik BMM část své produkce do filiálky ve Slaném a Škodovka zahájila výrobu v novém provozu v Račicích u Hradce Králové, který byl mnohem blíže Vítkovic, což usnadnilo a zrychlilo transport. V posledních týdnech války se v této továrně montovala téměř kompletní vozidla až na výzbroj a radiostanici, podařilo se však postavit pouze 32 exemplářů.

Oba výrobní podniky dostaly konkrétní objednávky. Zpočátku měla firma BMM do listopadu 1944 dodat 2 000 vozidel s čísly 321001-323000 ve 12 výrobních sériích. Následovala objednávka opět na 2 000 kusů s čísly 325001-327000 ve 13 výrobních sériích. Také Škodovy závody obdržely dvě objednávky na 2 000 vozidel s čísly 323001-325000 a 2000 vozidel s čísly 327001-329000. Dne 19. října 1944 dostala Škodovka ještě třetí objednávku na 3 000 vozidel bez přidělených čísel. Z těchto statistik vyplývá, že v krátké době mělo být vyrobeno 11 000 lehkých stíhačů tanků, ale tyto plány se pochopitelně nepodařilo realizovat.

V září byl stroj s vojenským číselným označením Sd.Kfz. 138/2 pojmenován Jagdpanzer 38(t), a od konce listopadu byl v oficiálních dokumentech používán název Jagdpanzer 38(t) mit 7,5 cm PaK 39 L/48. Název Hetzer (štváč), pod nímž je tento stíhač tanků dnes všeobecně známý, mu dali jeho uživatelé z řad německé armády a 4. prosince 1944 jej v oficiálním hlášení Hitlerovi použil sám vrchní velitel pozemních vojsk OKH generál Heinz Guderian. Oficiálně však nebyl nikdy přijat a rozšířil se vlastně až po válce.

Reálný objem výroby byl podstatně nižší než plánovaný. V roce 1944 vyrobil podnik BMM pouze 1267 z plánovaných 2 073 hetzerů. Až do června (včetně) se podařilo udržet plánované počty, následně však bylo vyrobeno 100 kusů v červenci, 150 kusů v srpnu, 190 v září, 133 v říjnu, 298 v listopadu a 223 kusů v prosinci. Škodovka vyrobila pouze 310 z plánovaných 810 hetzerů. V červenci plánovaných 10 kusů, ale pak jen 20 kusů v srpnu, 30 v září, 57 v říjnu, 89 v listopadu a 104 kusy v prosinci. Během prvních tří měsíců roku 1945 bylo vyrobeno 710 z plánovaných 1 450 hetzerů - v lednu 289 kusů, v únoru 273 a v březnu 148 kusů. Navíc se v dubnu a květnu podařilo dokončit ještě 70 vozidel. Ve Škodovce vzniklo v prvním čtvrtletí roku 1945 namísto plánovaných 1 450 hetzerů pouze 423 vozidel - v lednu 145 kusů, v únoru 125 a v březnu 153 kusů. Během dubna a května k nim přibýlo ještě 47 exemplářů. Celkem tedy v obou výrobních podnicích vzniklo 2 827 stíhačů tanků Hetzer. Kromě toho dodal podnik BMM rovněž 181 vyprošťovacích tahačů Bergepanzer 38(t) a 13 samohybných děl Hetzer „Starr” (pevný). Z uvedeného počtu vozidel bylo jednotkám stíhačů tanků v roce 1944 předáno 1 507 strojů (BMM - 1207 kusů, Škoda - 300 kusů) a v následujícím roce 1 246 strojů (BMM - 780 kusů, Škoda - 466 kusů) čili celkem 2 813 hetzerů. V závěrečném období výroby byly některé součásti vybavení montovány ve výcvikovém středisku Milovice, kam byla v té době posílána prakticky všechna vyrobená vozidla. Po vybombardování pražské strojírny 25. března 1945 probíhala v Milovicích kompletní montáž většiny hetzerů. Bylo tam dokončeno 45 exemplářů, dalších deset kusů bylo smontováno v Praze-Libni a 15 kusů ve Slaném.

Přerušení výroby v Praze se projevilo též na dodávkách z Plzně. Škodovka se stala cílem spojeneckého náletu již 20. prosince 1944, ale tehdy ještě nezpůsobil větší škody ani vážnější výpadky výroby. Teprve těžký nálet 25. dubna 1945 zastavil výrobu ve Škodových závodech, i když oficiálně byla ukončena až 18. května čili deset dnů po kapitulaci Třetí říše.

Sériová vozidla



Výroba prvních 20 sériových vozidel probíhala téměř současně se stavbou prototypů. Tento spěch byl diktován snahou představit první exempláře na přehlídce uspořádané 20. dubna při příležitosti Hitlerových narozenin. Ukázka musela dopadnout nad očekávání dobře, neboť malý, ale nečekaně pohyblivý stíhač tanků udělal na vůdce takový dojem, že se stal velkým příznivcem této konstrukce. Nejspíše proto následovaly tak velké objednávky. Exempláře z počáteční fáze výroby měly ve srovnání s prototypy změněný štít kanonu v místě spojení hlavně s čelním pancířem a jiné kryty hnacích kol. V praxi byl v každém z prvních exemplářů tvar štítu hlavně poněkud odlišný. Také kryt lože kanonu byl brzy zmenšen, i když nadále zůstal poměrně masivní. Sériové exempláře navíc neměly kvůli zjednodušení výroby v hnacích kolech odlehčovací otvory.

Jagdpanzer 38(t) měl nadměrně zatížený předek, proto byl ve 22 vozidlech rané výroby použit kuriózní čelní pancíř, který byl na místech teoreticky méně ohrožených zásahem vyfrézován na tloušťku 5 mm. Autorem tohoto nápadu byl hlavní konstruktér BMM Surin, původem Rus, jehož činnost měla podle všeho příznaky sabotáže.

Změny uskutečněné v průběhu výroby měly nejen odlehčit vozidlo, ale také zjednodušit výrobu a následně i provoz a údržbu. Popudem k těmto úpravám byla hlášení uživatelů, i když první změny byly zaváděny již na počátečních sériových exemplářích. Konkrétně byly odstraněny tažné háky a nahrazeny otvory v bočních deskách pancíře. Během další výroby byly tyto otvory zvětšeny a dovnitř vložena zesilovací příčka.

Jednou z nejvýznamnějších vad vozidla byl kryt periskopu řidiče, který byl zřejmě záměrně špatně navržen českými konstruktéry. Pancéřový kryt se stával skutečným lapačem střel, jež rozbíjely okuláry a pronikaly dovnitř vozidla. Od října byly používány kryty z tenkého plechu, které chránily optiku pouze před deštěm a sněhem.

Již na začátku výroby vyšlo najevo, že madlo dvoudílného průlezu pro velitele je na nesprávné straně a brání přístupu ke kulometu. Zároveň s přemístění m madla na opačnou stranu byl zvětšen druhý průlez přidáním poklopu na šikmou zadní stěnu. Později byl na pravou stranu spodní části zadní desky přidán servisní průlez a od října se podobný průlez objevil i nalevo.

V červnu byly na levou stranu horní desky trupu namontovány tři příruby k upevnění skládacího pomocného jeřábu k opravám v polních podmínkách. Jeho výložník měl nosnost do 2 t. Na vozidla montovaná v létě byl přidán perforovaný kryt výfuku. Od září pak bylo posíleno odpružení předních vozíků nahrazením listových per o tloušťce 7 mm silnějšími pery o tloušťce 9 mm. V obou verzích pružnic bylo po 16 perech. Přitom již od června se kvůli snížení hmotnosti i přední části vozidla začaly používat menší a lehčí kryty hlavně a lože kanonu. V průběhu výroby bylo použito sedm typů krytů hlavní výzbroje, z toho pět verzí základních, označovaných jako Kugellafette IV. Rovněž napínací kolo existovalo v sedmi různých verzích. Zpočátku v něm bylo 12 odlehčovacích otvorů. Následně byl počet otvorů snížen na osm a přidány zesilovací paprsky.

U následující verze byla tato zesílení opět odstraněna. Poté byl v rámci zjednodušení výroby počet otvorů dále snížen, takže jich zbylo šest. Na následující verzi se znovu objevily zesilovací paprsky a konečně poslední verze měla v kolech už jen čtyři odlehčovací otvory. Používala se kola lisovaná i odlévaná.

V říjnu byly zavedeny dvě významné změny. Šroubovaná pojezdová kola byla nahrazena nýtovanými, což zvýšilo jejich odolnost vůči otřesům a odstranilo nebezpečí uvolňování a ztrácení matic. Současně byl snížen počet otvorů v kole z 32 na 16 a ztenčena gumová bandáž. Zaveden byl nový typ výfuku umístěný na krycí desce motoru. Výfukové spaliny byly nyní odváděny vpravo, a nikoliv vlevo jako doposud. Závěsy bočních zástěr pásů byly upraveny tak, aby se zástěry při nárazu na překážku nemohly zlomit. Od října vyráběná vozidla byla vybavena oky a úchyty k připevnění maskování. V témže měsíci bylo modifikováno ložisko kolébky kanonu a palivová nádrž dostala širokou nálevku. Namísto skříňky s náhradními optickými přístroji se podařilo vyšetřit místo pro pět dělostřeleckých granátů a skříňka byla přemístěna na pravou stranu pancíře.

Úprava vozidla k provozu v zimních podmínkách spočívala v ohřívání akumulátorů a ve vytápění bojového prostoru. Byla instalována výkonnější vodní pumpa a elektrické palivové čerpadlo bylo vyměněno za mechanické čerpadlo typu Solex. K poslední významné změně došlo v lednu, kdy byly namontovány nové, vůči opotřebování odolnější boční převodovky.

Přestože koncepci a konstrukci stíhače tanků Hetzer lze označit za jisté provizorium, v bojových podmínkách se vozidlo osvědčilo až neočekávaně dobře.

Odvozené verze Flammpanzer 38(t)



V některém z německých opravárenských závodů bylo 20 sériových hetzerů konvertováno na vozidla vyzbrojená plamenometem. K této přestavbě muselo dojít koncem roku 1944, protože na všech fotografiích těchto strojů je vidět sníh. Plamenomet byl instalován namísto kanonu a účel zbraně byl maskován rourou imitující kanonovou hlaveň. Pumpa o výkonu 2 000 l/min vrhala zápalnou směs na vzdálenost 50-60 m. Z adaptovaných vozidel byly zformovány dvě

roty, které se zúčastnily bojů v Ardenách.

Jagdpanzer 38(t) Starr

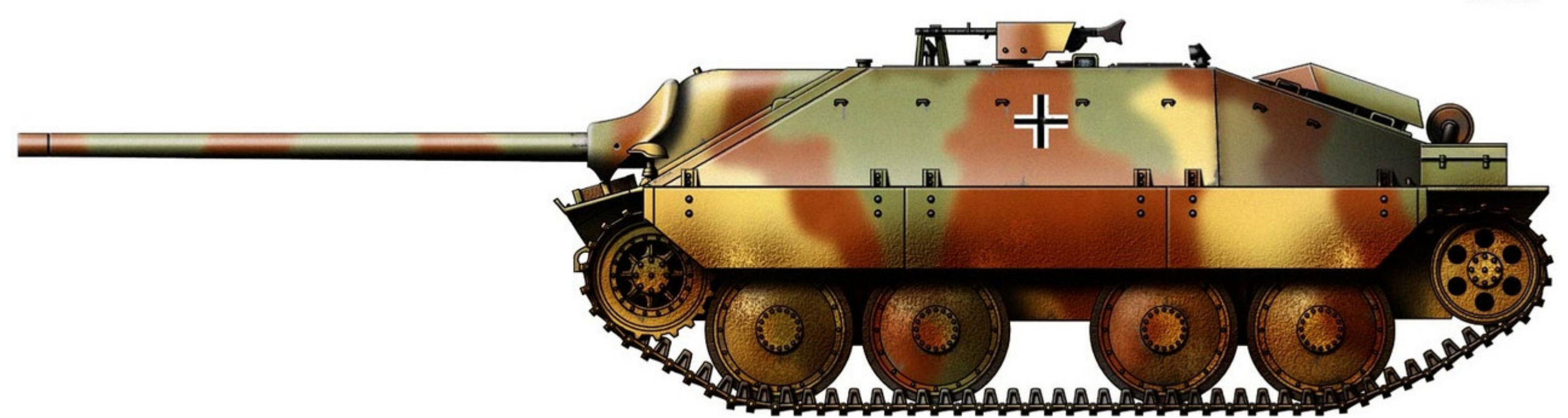


Protože sériový Jagdpanzer 38(t) byl malý a těsný, byla hledána možnost instalace hlavní výzbroje zabírající méně místa. Takové řešení by automaticky zvětšilo zásobu munice (v praxi ze 41 na 79 granátů) a umožnilo zvýšit náměr kanonu. Již během projektování byl zkoumán způsob použití kanonu bez brzdovratného zařízení, přičemž zpětný ráz výstřelu měla absorbovat celá konstrukce vozidla. Jelikož ne byla k dispozici žádná jiná vhodná zbraň, byl do Jagdpanzeru napevno lafetován kanon 7,5 cm PaK 39 L/48. Podle této úpravy dostalo vozidlo označení Starr (pevný). Prototyp vznikl ve spolupráci podniků BMM a Alkett, v němž byla montována výzbroj. Testy byly zahájeny 12. května v Milovicích a následně pokračovaly v Německu. V září byly dokončeny tři další prototypy, z nichž jeden měl pancíř zesílený na 80 mm. V říjnu byla naplánována sériová výroba této podstatně jednodušší a levnější verze, bylo však objednáno pouze 10 z nabízených 100 exemplářů. Do konce roku jich bylo připraveno pět. Všechny dostaly standardní motory Praga AC/2, protože dieselový dvanáctiválec Tatra 103 vyvíjený pro toto vozidlo dosud nebyl dokončen. Dalších pět kusů bylo expedováno v lednu a jeden byl dodán v dubnu.

Vozidlo poháněné dieselovým motorem mělo upravený výfuk a změněnou horní desku pancíře s jiným nasávacím otvorem vzduchu a přidavným krytem na značně větší pohonnou jednotku. Bylo použito rovněž větší napínací kolo.

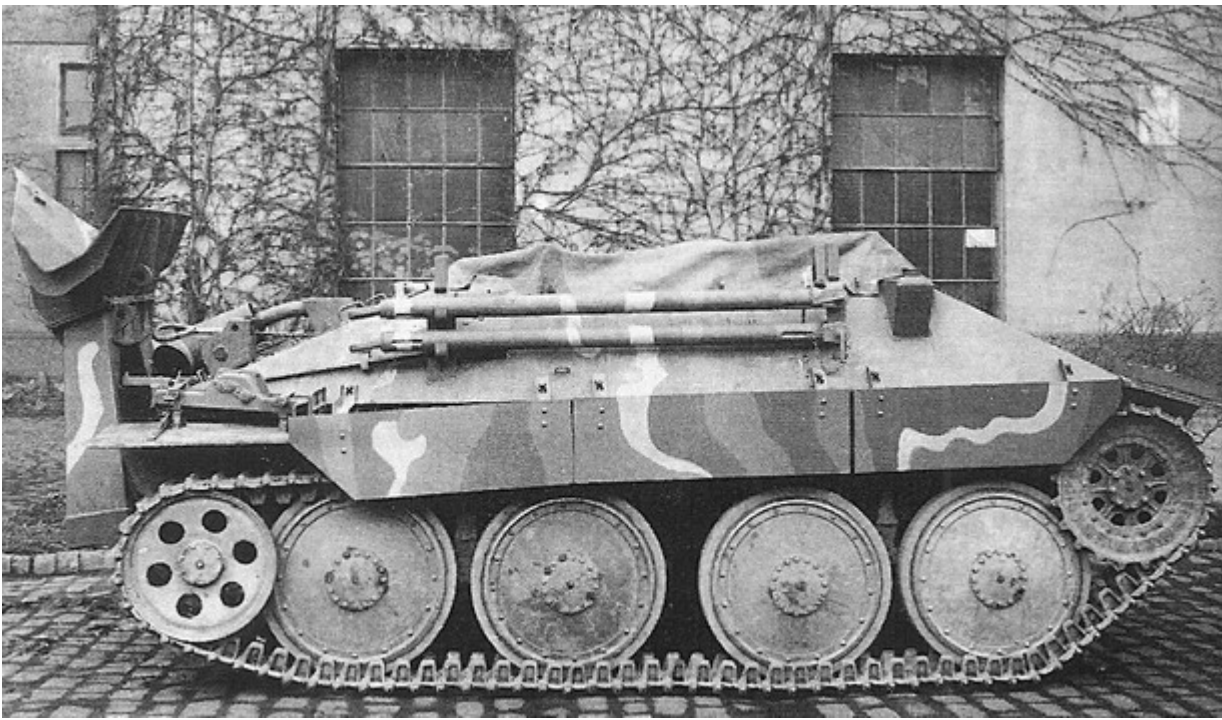
Výroba verze Starr se měla podle plánů rozběhnout ve Škodových závodech, které v únoru 1945 obdržely objednávku na 100 kusů. Pro tyto stroje byla připravena série vzduchem chlazených dieselových motorů Tatra o výkonu 132,5 kW (180 k) a dodáno 16 kanonů bez brzdovratného ústrojí. Všechny výrobní plány zrušil konec války. V Československu se zachovalo osm ze 14 dokončených exemplářů, ale až na jeden byly všechny přestavěny na standardní hetzery. Vývojový program Jagdpanzer 38(t) Starr byl podrobně zkoumán v roce 1946 v Sovětském svazu, kde byl posléze označen za neperspektivní.

Jagdpanzer 38D (Deutschland)



V podniku Alkett byla v květnu 1944 vyvinuta prodloužená verze vyzbrojená kanonem 7,5 cm PaK 42 L/70 z tanku Panther. Pohonnou jednotkou měl být dvanáctiválcový vznětový motor Tatra 103 o výkonu 152,3 kW (207 k) s převodovou skříní AK 5-80 firmy ZF Friedrichshafen. Toto bojové vozidlo mělo nahradit střední tanky PzKpfw III a PzKpfw IV. Podle plánů mělo být od března 1945 vyráběno 1250 strojů měsíčně, zůstalo však pouze u prototypu, jehož výzbroj a pohon byly testovány v sériových hetzerech. Vozidlo vážilo 18 tun, ale díky ekonomickému motoru mělo dojezd až 500 km. Verze vyráběná v Protektorátu měla nést označení Jagdpanzer 38P. Prototyp pravděpodobně přečkal válku.

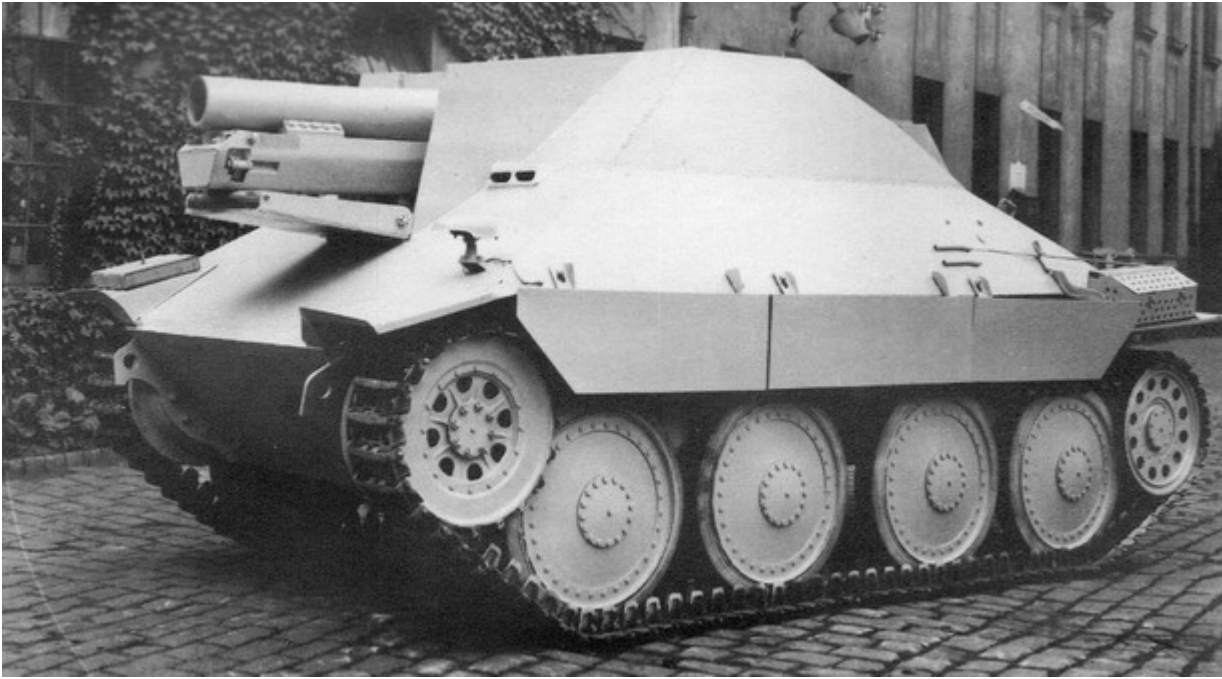
Bergepanzer 38(t)



Výrobce měl v úmyslu postavit na osvědčeném podvozku také vyprošťovací tank a podle plánů mělo být po jednom takovém vozidle přiděleno ke každé rotě vyzbrojené 14 hetzery. Prototyp byl v BMM postaven v létě 1944 a v září prodělal testy. Vozidlo nemělo kanon ani horní část korby a prostor pro dvoučlennou osádku byl kryt plachtou napjatou na trubkovém rámu. Bočnice byly sníženy, na pravé byly převáženy tažné tyče a na levé byl namontován dvoutunový skládací jeřáb schopný zvednout motor nebo kanon. Ke zvedání celých vozidel sloužil mohutný zvedák dlouhý 3 500 mm s podstavcem 250 x 250 mm. Uvnitř tahače byl instalován naviják firmy Baumgarten poháněný hřídelí z motoru. Zpočátku procházelo jeho lano otvorem v čelním pancíři, později, od ledna 1945, bylo taženo dozadu nad kry tem motoru přes opěrnou rolnu. V té době byla také na zadní stranu vozidla namontována masivní radlice, jež měla sloužit jako opora vozidla při práci navijáku. Výzbroj tvořil kulomet MG 34 převážený uvnitř stroje a ke střelbě upevňovaný na horní hranu bočnice.

Do konce roku 1944 mělo být vyrobeno 170 těchto strojů a od ledna následujícího roku mělo být každý měsíc expedováno 70 vyprošťovacích tanků, z toho 57 s navijákem. Vozidla vznikala konverzí sériových stíhačů tanků vyrobených v červnu a červenci 1944. Od září do prosince bylo vyrobeno 83 kusů, ale ještě předtím bylo vyrobeno osm vozidel v květnu, dvě v červnu a osm v srpnu, takže v roce 1944 vzniklo celkem 101 strojů. V následujícím roce pokračovala výroba dalších 80 vyprošťovacích tahačů, ale není doloženo, zda byly všechny zkompleťovány. V provozu ovšem vyšlo najevo, že Bergepanzer 38(t) byl schopen táhnout poškozený stroj pouze na pevném a rovném povrchu a na poměrně krátkou vzdálenost, protože motor a převodovka vozidla nebyly stavěny na tak velkou zátěž. Dva stroje byly údajně vyzbrojeny plamenomety. Na platformě tohoto tahače vznikl prototyp samohybného protiletadlového děla 2 cm Flak 38(t) auf Bergepanzer 38(t).

sIG 33 auf Jagdpanzer 38(t)



V září byl jeden Jagdpanzer 38(t) konvertován na prototyp samohybné houfnice podobné typu Grille (Sd.Kfz. 138/1). Z vozidla byl demontován stropní pancíř, bočnice byly zvýšeny 10 mm silnými pan céřovými deskami a stroj vyzbrojen těžkou houfnicí sIG 33/2 ráže 150 mm. Podle německých pramenů vzniklo 30 těchto strojů, z toho šest přestavbou sériových hetzerů a zbytek byl nově vyroben. V archivu pod niku BMM je však zaznamenáno pouze jediné vyrobené vozidlo, takže ostatní pravděpodobně vznikla v Německu přestavbou tahačů Bergepanzer 38(t).

Aufklärungspanzer 38(t)



Na základě vyprošťovacího tanku Bergepanzer 38(t) byl v podniku BMM navržen projekt průzkumného tanku Aufklarungspanzer 38(t) (Gerät 564) vyzbrojeného krátkohlavňovým kanonem 7,5 cm K 51 L/24. Testování prototypu bylo zahájeno 29. září 1944 na polygonu Kummersdorf v Braniborsku. V některých zdrojích se uvádí, že stroj byl testován na začátku roku 1945 u jednotky Pz.Aufkl.Abt 233 v Dánsku.

Poválečné verze



Po skončení války se na československém území nacházelo asi 300 hetzerů v různém technickém stavu. Firmy ČKD (za války BMM) a Škoda nabídly opravu 150 vozidel. Stíhače tanků, které zůstaly v Československu, měly být upraveny na standard stroje č. 323815 vyzbrojeného kanonem 7,5 cm StuK 40, jenž se stal vzorem pro plánovaná vozidla se změněnou výzbrojí. Pro podnik ČKD to bylo výhodné, poněvadž mohl nadále pokračovat v zavedené výrobě. Vojenská komise však v červenci 1945 odmítla zařadit hetzery do výzbroje československé armády.

Na začátku října padlo nové rozhodnutí, které situaci změnilo. Nejdříve přišla armáda s požadavkem na cvičné vozidlo. Na stropě bojového prostoru stroje měla být osazena pevná krabicová čtverhranná věž. Vozidlo nemělo mít kanon ani výzbroj, pouze dva otvory pro kulomet ve věži. Již 12. listopadu požádala armáda rovněž o bojovou verzi a o dva týdny později dostala bojová verze označení ST-I a cvičná verze označení ST-III (ST = stíhač tanků). Vzorové exempláře byly objednány v ČKD a k testování byly dodány 20. února 1946. Po ukončení zkoušek bylo objednáno po 50 kusech každé verze. Bojová vozidla byla vyzbrojena opravenými kanony 7,5 cm PaK 39, ale nedostala kulomety, protože pro ně chyběly otočné lafety.

Když se v roce 1946 ukázalo, že se v dohledné době neuskuteční dodávky sovětských tanků T-34, československá armáda si objednala další stíhače. Cvičné ST-III byly dodány v prosinci 1946 a lednu následujícího roku (sériová čísla 64916, 64917, 65420-65467), bojové ST-I v počtu 50 kusů byly dodány v květnu a červnu 1947. Další série 20 kusů ST-I pro samohybné dělostřelectvo byla dokončena na přelomu let 1947 a 1948. Na konci roku 1947 si armáda objednala ještě 50 kusů ST-I, ale protože chyběly kanony, bylo prvních dvacet vozidel dodáno v prosinci bez výzbroje, kterou dostalo až následujících 30 strojů dodaných v květnu 1948. Dalších 30 kusů ST-I, které si samohybné dělostřelectvo objednalo 23. srpna 1948, nyní již ve Škodovce, bylo dodáno až v roce 1950. V této době se změnilo označení stroje z ST-I na samohybný protitankový kanon ShPTK 75 mm vz. 39/44. Celkem bylo v poválečném období vyrobeno 150 exemplářů bojové verze a 50 exemplářů cvičné verze. Plánované počty u jednotek však nebyly naplněny, a to ani přesto, že v letech 1947-1949 bylo opraveno kolem 100 hetzerů z válečné produkce, mezi nimi i stroje „Starr“. Na podvozku ST-I byl postaven prototyp tanku s plamenometem PM- 1 v otočné věži a podvozek posloužil rovněž ke stavbě série dělostřeleckých tahačů.

Švýcarská verze G-13



V roce 1945 se Švýcarsko rozhodlo objednat 200-300 hetzerů pro svou armádu. Jednání mezi výrobcem a švýcarskou stranou trvalo do září 1945, kdy bylo přerušeno. Dne 28. února 1946 se Škodovy závody obrátily na ministerstvo národní obrany s žádostí o povolení k exportu vozidel typu G-13. Souhlas byl vydán v květnu a na začátku července byl švýcarské delegaci předveden exemplář č. 323815 s kanonem StuK 40. Stíhače se stavěly ve stejném provedení jako pro německou armádu, ale bez kulometné lafety, radiostanic a s adaptovaným kanonem 7,5 cm StuK 40 s charakteristickou ústovou brzdou. Škodovka chtěla prodat 200 strojů, z toho pět do šesti týdnů a 100 během deseti měsíců. Ministerstvo nejdříve povolilo prodej pouze 60 kusů, ale nakonec toto omezení odvolalo. Smlouva byla uzavřena 15. srpna 1946, ale pouze na osm vozidel.

Ve Švýcarsku každý stroj dostal kulomet Furrer MG 38 ráže 7,5 mm a radiostanici. První exemplář byl exportován v prosinci a patřil mezi osm strojů, které byly vyrobeny ještě za války a byly dodány nad rámec kontraktu. Dne 26. listopadu 1946 byla podepsána smlouva na dodávku 100 nových vozidel, náhradních dílů a 35 500 granátů do kanonu. První exempláře převzal odběratel v červnu a poslední 20. prosince 1947. Ještě v témže roce byla uzavřena smlouva na dodávku dalších 50 nových stíhačů tanků, z nichž bylo 30 dodáno v roce 1948, ale dalších dvacet až v roce 1950. V letech 1952-1954 byly ve dvou švýcarských stíhačích testovány vznětové motory Saurer-Arbon CH2DRM o výkonu 110,3 kW (150 k), které byly posléze namontovány do 86 vozidel. V letech 1971-1972 byly stroje G-13 staženy od jednotek a uloženy ve skladech.

Organizace jednotek



V německé armádě tvořily hetzery od léta 1944 výzbroj praporů stíhačů tanků. První z nich, 731. armádní prapor stíhačů tanků, byl postaven v červnu. Velení praporu mělo k dispozici tři hetzery a každá ze tří rot 14 hetzerů - celkem 45 stíhačů tanků. Rotu tvořily dvě čety po šesti hetzerech a velení se dvěma hetzery vybavenými přídatnou radiostanicí. Teoreticky měl být každé rotě přidělen jeden Bergepanzer 38(t), ale v praxi připadal často jen jeden na celý prapor. Na podzim 1944 byly organizovány rovněž samostatné rotu stíhačů tanků a 24. ledna 1945 bylo zahájeno formování 104. brigády stíhačů tanků, jež se skládala z šesti rot se smíšenou výzbrojí, kterou tvořily jednak hetzery, jednak samohybné dělo StuG IV (Sd.Kfz. 167). Dále byly v sestavě brigády tři průzkumné rotu a pododdíl útočných děl. V po sledních týdnech války byly sestavovány též improvizované obrněné oddíly různorodého složení.

Prvními pravidelným i jednotkami poválečné československé armády vyzbrojenými stíhači tanků ST-I byly 21. a 22. tanková brigáda, jejichž výzbroj tvořila kořistní německá technika. Koncem roku 1948 byla všechny tato vozidla (vyjma strojů v tankovém učilišti) soustředěna v 351. a 352. tankosamohybném dělostřeleckém pluku. Po další reorganizaci začátkem 50. let byly tyto pluky rozpuštěny a stroje měly plnit podpůrné úkoly v tankosamohybných praporech a rotách přímé podpory pěších divizí. Po 15 kusech bylo soustředěno v 1., 2., 11. a 12. tankosamohybném pluku u pěších divizí. Ostatní z 237 registrovaných strojů byly uloženy do skladů tankových základů. K 15. březnu 1955 bylo v armádě vedeno 249 nyní již lehkých samohybných děl na pásovém podvozku SD 75/39-44. Předpokládá se, že ve skladech zůstaly některé stroje až do poloviny 60. let.

Další uživatelé



Jediným německým spojencem, který obdržel hetzery, bylo Maďarsko. V létě 1944 bylo deset kusů ve výbroji jedné roty 1. jezdecké divize (1. lovas hadosztály) bojující po boku Němců v Polsku a v září si maďarská armáda objednala dalších 75 stíhačů tanků, z nichž 50 přišlo ve dvou dodávkách v prosinci a ostatní dorazily 13. ledna 1945. Byly přiděleny třem jednotkám stíhačů tanků (16., 20. a 25. rohamtüzér osztály) a většina z nich se účastnila obrany Budapešti a útoku u Balatonu. Plánovaná dodávka 15 hetzerů pro rumunskou armádu se neuskutečnila z důvodu přechodu této země na stranu Spojenců.

Pražského povstání v květnu 1945 se hetzery účastnily na obou stranách, poněvadž v ČKD se několika nevyzbrojených vozidel zmocnili také čeští vlastenci. V posledních týdnech války dostaly deset stíhačů tanků Jagdpanzer 38(t) a jeden vyprošťovací tahač Bergepanzer 38(t) rovněž jednotky Ruské osvobozené armády generála Andreje Vlasova, a protože se část vlasovců přidala k povstalcům, byly i tyto hetzery nasazeny proti Němcům.

V roce 1959 darovala československá vláda tři kusy SD 75/39-44 nezávislé Guineji. O dva roky později pak byla schválena dodávka dalších 8 strojů. Spolu s nimi putovala i dodávka munice a jedna pojízdná tanková dílna typu A (na V3S). Tento materiál byl 20.-21. července 1961 odeslán do polského přístavu Štětín. Vláda do Guineje vyslala také techniky, aby opravili tři nepojízdná samohybná děla dodaná v roce 1959.

Zdroj:
Amercom SA
internet