

Stíhač tanků Sd.Kfz. 164 Nashorn



Od začátku války na východní frontě musely německé jednotky bojovat se silnými sovětskými tankovými svazky. Přestože obrněné síly Rudé armády měly zpočátku obrovské ztráty, problém nezmizel, neboť velké množství zničených lehkých tanků začaly nahrazovat podstatně účinnější střední tanky T-34 a těžké tanky KV V podmínkách manévrovací války byla často jediným německým prostředkem v boji se sovětskými tanky vlastní obrněná technika. Ne všechny tanky Wehrmachtu byly k tomuto účelu vhodné, situaci navíc zhoršoval trvalý deficit těchto vozidel na frontě. Účinným řešením měly být samohybné protitankové kanony instalované na podvozcích lehkých tanků stažených z první linie. Vozidla vyzbrojená německými kanony ráže 75 mm nebo kořistními sovětskými kanony ráže 76,2 mm se stala zbraní dostatečně efektivní, avšak víceméně provizorní. Bylo potřeba od základu vyvinout zcela nové, specializované vozidlo - zbraň schopnou boje s novými sovětskými tanky, jejichž frontové nasazení se dalo v dohledné době předpokládat. Samohybné dělo se mělo vedle účinné výbroje vyznačovat rovněž značnou pohyblivostí potřebnou k rychlým změnám bojové pozice. Současně mělo jít o stroj natolik levný, aby cenově nepřevyšoval výrobní náklady tanku PzKpfw IV. Technické možnosti výroby takového vozidla existovaly již od roku 1942, kdy byl dostupný kanon s potřebnou účinností a dostřelem a k dispozici byl i vhodný podvozek.

Vývoj nového stíhače tanků



První návrh na výrobu bojového vozidla pod označením pásový nosič kanonu PaK 43 byl předložen na poradě 28. července 1942. Nejdříve byla v plánu zcela nová konstrukce, avšak po analýze výrobních možností bylo rozhodnuto o využití součástí již existujících vozidel, což mělo umožnit zahájení výroby na začátku roku 1943. Smlouvu na zkonstruování nového vozidla získal podnik Alkett, který měl fakticky monopolní postavení v kategorii samohybných děl. Této firmě byly předány výsledky vývojových prací koncernu Deutsche Eisenwerke, který připravoval podvozek, v němž byly spojeny konstrukční prvky středních tanků PzKpfw III a PzKpfw IV. Projekt tohoto koncernu se týkal univerzálního podvozku pro celou škálu bojových vozidel - samohybných protitankových zbraní, samohybných protiletadlových zbraní a samohybných prostředků palebné podpory. Podle plánu měl být prototyp protitankového samohybného děla dokončen 20. prosince

1942.

Hotový projekt podvozku nazvaného Zwischenlösung Selbstfahrlafette (prozatímní řešení samohybné lafety) byl představen 2. října 1942 na prezentaci, již se účastnili Adolf Hitler i říšský ministr zbrojení Albert Speer. Současně tam byl předveden i model korby z obyčejné oceli. Uvedené výrobky a rychlost, jakou byly připraveny, učinily na Vůdce velmi dobrý dojem, takže začal optimisticky uvažovat o dosažení měsíční produkce 100 vozidel do 12. května 1943.

Korba projektovaného vozidla byla stejně široká jako korba tanku PzKpfw III, takže byla širší než u většího typu PzKpfw IV. Z PzKpfw III byla použita rychlostní skříň s převody a diferenciály, hnací kola rovněž pocházela z uvedeného typu. Motor, chladicí systém i výfukový systém byly převzaty z tanku PzKpfw IV Ausf. F a z tohoto typu pocházely také vozíky s pojezdovými koly, napínací kola, nosné kladky a články pásů. Vzhledem k nutnosti upevnit kanon v těžišti byly provedeny konstrukční změny, které vozidlo výrazně odlišovaly od středních tanků. Do středu podvozku musel být instalován též motor, protože v zadní části se nacházela bojová sekce. Přemístění pohonného ústrojí vyžadovalo zcela nové konstrukční řešení. Nad motorem se objevil solidní nosník, na němž byl upevněn kanon. Chlazení motoru bylo řešeno podobně jako u tanku, ale nasávací otvory vzduchu byly kryty pohyblivými žaluziemi ovládanými řidičem. Vzduch byl nasáván otvorem na levém boku a směřován na chladič umístěný šikmo na levé straně motoru. Dále byl okolo motoru hnán dvěma souběžnými ventilátory šikmo na pravé straně motoru a vyháněn ven. Výfukové roury vedly ven z korby na zadní desku, kde byl namontován velký tlumič, podobný jako u tanku PzKpfw IV. Havarijní manuální setrvačnickový spouštěč (Schwungkraftanlasser) roztáčel hřídel pomocí zasouvací spojky (Andrehklaue) na zadní stěně protipožární přepážky. Palivové nádrže byly umístěny pod podlahou bojového prostoru. Tankovací otvory byly rovněž uvnitř bojové sekce, což umožňovalo doplňování pohonných hmot v bojových podmínkách bez opouštění vozidla. V korbě byly navíc navrženy otvory sloužící k odvedení z různých příčin rozlitého paliva ven z vozidla, a tedy ke zmenšení rizika požáru.

Před motorovou sekcí se nacházelo stanoviště řidiče s rychlostní skříní oddělené od zbytku vozidla. Řidič seděl na levé straně a shora byl kryt nepohyblivou věžičkou s horním průlezem, čelním poklopem s pozorovací šterbinou a bočními průzory. Na pravé straně byl průlez pro radistu, který neměl výhled ven z vozidla.

Pancéřování vozidla bylo ve srovnání s tanky PzKpfw III a PzKpfw IV slabší. Podle plánu měla nástavba kryjící kanon dostat čelní pancíř silný 50 mm, pancíř na bocích a vzadu měl mít tloušťku 20 mm (ocel SM-Stahl). Podrobná analýza celkové hmotnosti však konstruktéry přinutila k redukci pancéřování - čelní pancíř měl tloušťku 15 mm a boční pancíř pouze 10 mm, takže poskytoval ochranu jen před obyčejnými puškovými střelami. Relativně slabé bylo rovněž pancéřování korby, jejíž čelní deska měla tloušťku 30 mm, desky na bocích a vzadu měly tloušťku 20 mm. K obhajobě takto slabého pancíře sloužil konstruktérům fakt, že stroj díky své zbrani dokázal likvidovat nepřátelská vozidla na vzdálenost až 4 000 metrů, ze které jej ona nemohla ohrozit.

Výzbroj stíhače tanků



V pancéřové nástavbě byl společně s horní částí lafety umístěn protitankový kanon PaK 43/1 ráže 88 mm s hlavní o délce jedenasedmdesátinásobku ráže. Stejný kanon tvořil výzbroj těžkého útočného děla Ferdinand/Elefant. Kanon PaK 43 vznikl modifikací taženého kanonu PaK 43/41. Konstrukční úpravy byly zahájeny po rozhodnutí z června 1942 o využití protiletadlového kanonu Flak 41 k boji proti obrněné technice. Nová zbraň dokázala v závislosti na použitém střelivu na vzdálenost 1 000 m probít 165-195 mm silný pancíř skloněný pod úhlem 30°. Konstruovány měly být dvě varianty této zbraně současně. Podnik Rheinmetall-Borsig měl vyrobit variantu stejnou jako Flak 41, zatímco firma Krupp měla dodat tankovou variantu KwK 41. Na poradě vedené za Hitlerovy a Speerovy účasti ve dnech 23. až 25. července 1942 byly představeny projekty obou variant. Po jejich analýze se ukázalo, že výroba prototypů a jejich otestování potrvá přinejmenším půl roku a zahájení výroby bude možné až na jaře 1943. Z tohoto důvodu měla být z obou variant vybrána jediná, kterou by bylo možno vyrobit v počtu 300-500 kusů, ale ve třech verzích, z toho dvou tažených. První verze měla dostat křížový podvozek na dvou nápravách po vzoru protiletadlového děla, avšak podnik Rheinmetall-Borsig byl vytížen jinými zakázkami, a proto předal koncem roku 1942 její výrobu firmě Weserhutte. U druhé verze měla být hlaveň děla PaK 43 osazena na lafetě zkušebního kanonu 105 mm K 41 opatřené koly z těžké houfnice sFH 18 ráže 150 mm. Třetí verze měla mít samohybný podvozek. Z toho vyplývá, že práce na zbrani i podvozku Geschützwagen III/IV probíhaly současně.

Během vývoje hlavní vyšlo najevo, že firmy Krupp a Rheinmetal-Borsig navrhly odlišné rozměry nábojových komor. Používané střelivo by muselo mít jiný průměr nábojnic, což odporovalo prosazované standardizaci munice. Problém byl vyřešen 5. září 1942, kdy byl oficiálně přijat Kruppův granát o průměru nábojnice 132 mm. Konkurenční firma poté zanechala dalších prací na vlastní verzi zbraně. Nakonec se ukázalo, že dvoudílná hlaveň děla PaK 43 je o něco kratší než hlaveň děla KwK 43. Následné rozhodnutí o dalším osudu zbraně padlo 11. listopadu. Měla být vyrobena první série 500 děl na lafetách děl K 41 s koly z houfnice sFH 18. Nový výrobek obdržel označení PaK 43/41. Kompletní technická dokumentace měla být firmě Rheinmetall-Borsig předána do 31. října 1942. Lafety měl dodávat odštěpný závod v Düsseldorfu a finální montáž byla svěřena firmě Henschel. Byla plánována výroba 50 děl měsíčně.

Protitankový kanon namontovaný ve stíhači tanků Sd.Kfz. 164 dostal označení PaK 43/1 L/71. Štít hlavně kanonu byl zaoblený, nad hlavní byl pístový válec brzdy zpětného rázu, pod hlavní vratné zařízení, které ji vracelo do původní polohy, a po stranách hlavně dva válce s pružinami, které ji vyvažovaly při náměrném pohybu. Náměr hlavně činil -5° až +20° a odměr 15° na každou stranu.

Pro PaK 43/1.se vyráběly čtyři základní typy munice. Protipancéřový granát 8,8 cm Pz.Gr. 39 o hmotnosti 10,2 kg dosahoval úst'ové rychlosti 1 000 m/s a ještě na vzdálenost 2 000 m dokázal probít 132 mm silný pancíř skloněný v úhlu 30°. Protipancéřový granát 8,8 cm Pz.Gr. 40/43W o hmotnosti 7,3 kg dosahoval

ústové rychlosti 1 140 m/s a na vzdálenost 2 000 m dokázal probít 153 mm silný pancíř skloněný v úhlu 30°. Tříštivo-trhavý granát 8,8 cm Spr.Gr. o hmotnosti 9,4 kg dosahoval ústové rychlosti 700 m/s. Kumulativní granát 8,8 cm Gr.3913 HL o hmotnosti 7,62 kg dosahoval ústové rychlosti 600 m/s a po celé délce dostřelu dokázal probít 90 mm silný pancíř. Byly používány rovněž granáty 8,8 cm Pz.Gr.39/43 o hmotnosti 7,27 kg, 8,8 cm Sprg.Gr.Flak 41 o hmotnosti 9,4 kg a 8,8 cm Pz.Gr.40/43 o hmotnosti 7,27 kg. Munice byla převážena ve dvou přepravnících po osmi kusech a na podlaze bylo možno rozmístit dalších 24 granátů. Zásoba munice tedy činila celkem 40 granátů, což nebylo mnoho. Sekundární výzbroj vozidla tvořil v bojovém prostoru převážený kulomet, který bylo možno upevnit na zadní část levé postranice nástavby.

Sériová vozidla

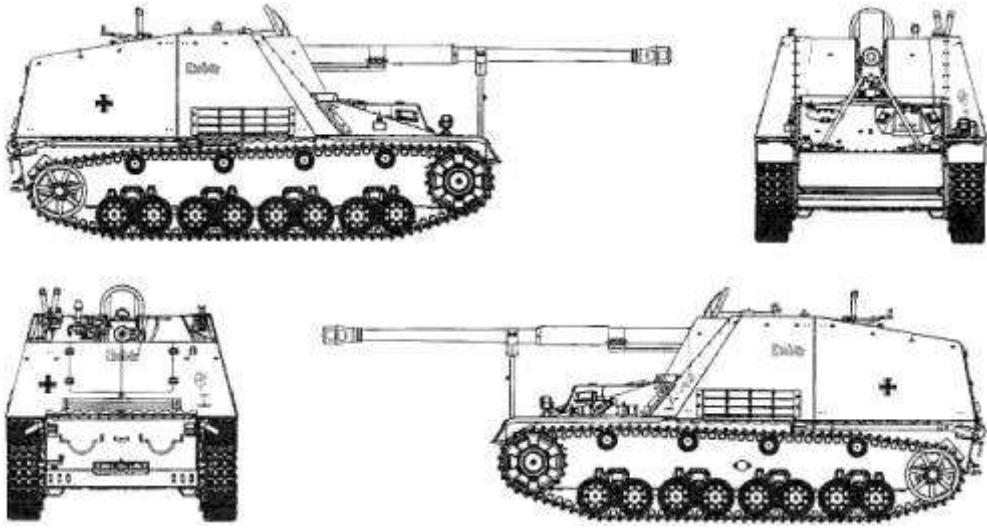


Výroba vozidla pod vojenským označením Sd.Kfz. 164 se rozběhla na začátku roku 1943 a první exempláře byly dokončeny v únoru. V průběhu výroby došlo k jistým změnám. První kanony neměly pancéřové kryty brzdovratného ústrojí, které byly zavedeny v únoru, ale ještě ani v březnu jimi nebyly vybaveny všechny stroje. Exempláře z rané produkce měly také uzavíratelný otvor na teleskopický zaměřovač na levé straně štítu kanonu. Již brzy po zahájení výroby na konci března byla hnací kola z tanku PzKpfw III Ausf. G nahrazena koly z verze Ausf. H a současně byl přidán větší pancéřový kryt na ventilátory. Na čelním pancíři byly změněny úchyty na vlečná lana a způsob jejich připevnění na korbu.

V prvních 50 vozidlech byly používány dva zaměřovací přístroje - Zieleinrichtung 43 Svo se zaměřovačem Zielfernrohr 3x8 pro přímou střelbu protipancéřovou municí a Zieleinrichtung 34 se zaměřovačem Rundblickfernrohr 32 nebo 36 k vedení nepřímé palby. Od 51. kusu vyrobeného v dubnu bylo do vozidel montováno univerzální záměrné zařízení tvořené přístrojem Zieleinrichtung 37/43 s periskopovým zaměřovačem Sfl. ZFla. Vozidla počátečních sérií neměla na levé straně korby otvor sloužící k manuálnímu nahození motoru nebo k jeho zahřívání v mrazech. Při přepravě byla dlouhá hlaveň fixována podpěrou, která byla zpočátku dvoudílná, před bojem se skládala na horní desku korby a s hlavní byla spojena svorkou. V pozdějších sériích od srpna 1943 se používala jednodílná podpěra odpojovaná pomocí táhla ovládaného zevnitř vozidla a současně byla odstraněna druhá podpěra uvnitř nástavby. V březnu byla zavedena nová rychlostní skříň, v níž desetistupňovou převodovku Variorex SRG 328-145 nahradila šestistupňová převodovka Maybach SSG 77. V dubnu byl z vozidla odstraněn venkovní tlumič a na jeho místo byly namontovány dva úchyty na náhradní pojezdová kola, které byly dříve umístěny na přední straně nástavby. V červenci 1943 byl odstraněn reflektor z pravého blatníku, nicméně pancéřový kryt kabelu k tomuto reflektoru byl na vozidla montován až do srpna.

V květnu 1943 byl čelní pancíř chránící kanon zesílen z 10 mm na 15 mm a některá vozidla z předchozí produkce byla opatřena přídatným pancéřováním. Nad brzdu zpětného rázu byl v té době přidán oblouk spojující a zpevňující obě části štítu kanonu. V srpnu byl změněn celý štít kanonu a odstraněn výřez na zaměřovač. Byly též přemístěny úchyty na připevnění vlečných lan. Koncem roku 1943 byly zavedeny lisované kryty nábojů pojezdových kol a v roce 1944 nové kryty o průměru 230 mm. Všechny korby pro Sd.Kfz. 164 do konce roku 1943 vyrobily Vítkovické železárny (Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft) v Moravské Ostravě. Dne 27. ledna 1944 dostal Sd. Kfz. 164 Hitlerovým osobním rozkazem konečně své jméno - Nashorn (nosorožec), ovšem ještě před tím, ihned po jeho zavedení do výzbroje, mu osádky spontánně začaly říkat Hornisse (sršň); toto označení však bylo pouze neoficiální. Do exemplářů z konce výroby (kolem stého kusu) byly montovány stejné kanony jako na tažený křížový podvozek. V nevelkém počtu vznikla též velitelská verze vybavená dodatečnou radiostanicí FuG 8 složenou z vysílače o výkonu 30 W a přijímače typu „c“. Tato stanice pracovala v pásmu 0,83-3,24 MHz a měla dosah do 80 km. Přídatná anténa byla původně umístěna na pravé bočnici nástavby vzadu, později byla přesunuta na stejnou stranu dopředu.

Sériová výroba



Celkem bylo vyrobeno 494 stíhačů tanků Nashorn, z toho 345 kusů od února do prosince 1943, 133 kusů od února do listopadu 1944 a 16 kusů od ledna do března 1945. Definitivní plány počítaly s výrobou 500 vozidel, takže byly téměř kompletně splněny, původní plány však byly zcela jiné. Program výroby těchto obrněných vozidel schválený Hitlerem 22. ledna 1943 předpokládal, že podnik Alkett dodá v lednu 10 kusů, v únoru 20 kusů, v březnu a následujících měsících po 30 kusech, tak aby do března 1944 expedoval 420 stíhačů tanků. Podnik Stahlindustrie měl zahájit výrobu strojů Sd.Kfz. 164 o něco později a podle plánů dodat pět kusů v květnu, 10 kusů v červnu a po 15 kusech v červenci a následujících měsících, tak aby do března 1944 expedoval 150 vozidel. Ovšem již v únoru Hitler celý rozvrh změnil, když prohlásil, že stíhač tanků Sd.Kfz. 164 je provizorní konstrukcí potřebnou pouze do doby zavedení nového stíhače tanků Sd.Kfz. 173 Jagdpanther, a žádal dodání 100 exemplářů do 12. května a omezení další výroby na 20 kusů měsíčně, přestože měla být původně zvýšena na 30-45 kusů. Zbývající podvozky měly být použity k výrobě samohybné houfnice ráže 150 mm Sd.Kfz. 165 Hummel (čmelák).

V květnu se ukázalo, že druhý z výrobců nebude schopen splnit stanovený úkol, ale navzdory problémům při dosavadní výrobě bylo plánováno zavádění změn. Namísto kanonu PaK 43/1 měl být do vozidla montován kanon PaK 43. Poslední série 40 stíhačů s kanony PaK 43/1 měla být dokončena v září 1943. Dále mělo být do ledna 1944 měsíc co měsíc dodáváno po 40 kanonech PaK 43, což by umožnilo od října 1943 do února 1944 vyrobit měsíčně 40 stíhačů tanků. Celkem se počítalo s dodávkami 363 kanonů PaK 43.

Těchto počtů nebylo dosaženo ze tří důvodů. Za prvé byla výroba kanonů PaK 43 zahájena se zpožděním, i když situace vyžadovala, aby bylo každý měsíc dodáno 60 kusů PaK 43/41. Za druhé byla továrna firmy Henschel, v níž se kanony vyráběly, v srpnu těžce poničena bombardováním, což snížilo produkci na 20 kusů měsíčně. Následkem toho mohly být objednávky na kanony do stíhačů tanků realizovány až v květnu 1944. Za třetí byl spojeneckým letectvem v listopadu 1943 vybombardován rovněž podnik Alkett a škody byly tak velké, že montáž vozidel Sd.Kfz. 164 musela být zastavena. Ve výrobě měla pokračovat firma Deutsche Eisenwerke AG z Duisburgu. Dne 22. listopadu s ní byla uzavřena smlouva na dodávku 2 064 samohybných houfnic Hummel, stíhačů tanků Nashorn a transportérů munice. Montáž prvních exemplářů byla zahájena v dubnu. V květnu byla zrušena výroba součástí vozidel Sd.Kfz. 164 v podniku Alkett a kompletně ji převzal podnik Stahlindustrie. Podle nových plánů mělo být v dubnu a květnu vyrobeno po 30 vozidlech a v červnu dalších 40 strojů, poté měla být jejich výroba zastavena. Ve skutečnosti probíhala výroba zcela jinak a pokračovala až do října. V dubnu bylo vyrobeno 14 kusů, v květnu 24 kusů, v červnu pět kusů, v červenci a srpnu po 30 kusech a v září 29 kusů - celkem 132 vozidel. Činnost spojeneckého bombardovacího letectva omezila výrobu do takové míry, že se v roce 1945 podařilo do března zkompletovat pouze 16 vozidel. Protože byly potřebnější samohybné houfnice Hummel, byla výroba stíhačů tanků Nashorn nadobro ukončena a součásti pro 200 připravovaných vozidel byly určeny pro samohybnou houfnici.

1. února 1945 bylo ve službě evidováno 141 stíhačů tanků Sd.Kfz. 164 a do 10. dubna se jejich počet snížil na 85 kusů.

Navzdory tomu, že byl název Nashorn zaveden 1. února na základě rozkazu z 27. ledna 1944, začal se používat teprve od září tohoto roku. V některých pramenech se uvádí, že ve výrobních dokumentech bylo takto pojmenováno pouze 20 posledních vozidel. Také v oficiálních hlášeních vojáků přetrvával název Hornisse.

Organizace jednotek stíhačů tanků Nashorn



Prvním pododdílem vyzbrojeným novými stíhači tanků se stala 4. rota 41. praporu stíhačů tanků (4 Kp./Pz.Jg.Abt. 4 1) postavená 26. ledna 1943. Tato formace měla strukturu navrženou pro pododdíly samohybných děl a její stav odpovídal organizačnímu předpisu K.St.N. {Kriegsstarkenachweisung) 1148d Ausf. A z 1. prosince 1942. Rota disponovala 10 stíhači tanků, z nichž velitelský vůz byl vedle standardní radiostanice FuG 5, kterou měly všechny stroje, vybaven navíc stanicí FuG 8. Již za čtyři dny však byl vypracován nový předpis K.St.N. 1148 Behelf. Nová organizace byla potřebná, poněvadž v únoru byly stavěny dvě další jednotky vyzbrojené novými bojovými vozidly. Podle nového schématu měla být rota rozdělena do tří čet po třech stíhačích tanků a desáté vozidlo patřilo veliteli. Třetí četa byla považována za záložní. Taková rota čítala celkem čtyři důstojníky, 47 poddůstojníků a 98 vojáků. Její další technickou výbavu tvořilo 33 automobilů a 12 motocyklů. Jakmile byla po první bojové akci potvrzena vysoká efektivnost nové techniky, bylo 25. března rozhodnuto spojit tři roty do jednoho útvaru - 560. praporu těžkých stíhačů tanků (schwere Panzerjäger-Abteilung 560 „Hornisse“), jenž byl navíc rozšířen o štábní rotu. K dalším organizačním změnám došlo podle předpisu K.St.N. 1148B přijatého 1. dubna, takže od května měla rota 14 stíhačů tanků.

Dne 14. dubna byl podle nového předpisu z rot 521., 611. a 670. sestaven druhý samostatný prapor - 655. prapor těžkých stíhačů tanků (schwere Panzerjäger-Abteilung 655) a 25. dubna byl zformován další, 525. prapor těžkých stíhačů tanků (schwere Panzerjäger-Abteilung 525). Podle předpisu K.St.N. 1155b platného od 1. května 1943 měla mít štábní rota tři vozidla. V srpnu a září byly zformovány dva další prapory těžkých stíhačů tanků, 93. a 519. (schwere Panzerjäger-Abteilung 93, schwere Panzerjäger-Abteilung 519). Byly zorganizovány podle několika různých předpisů - štáb podle K.St.N. 1155b z 30. března, štábní rota podle K.St.N. 1155b z 28. srpna a řadové roty podle K.St.N. 1148b rovněž z 28. srpna. V každé rotě obou těchto praporů bylo po třech četách se čtyřmi stíhači tanků a dalšími dvěma stíhači disponovalo velení roty. Prapor tak měl podle tabulek 45 stíhačů tanků.

V listopad u bylo vydáno nařízení regulující radiotechnické vybavení bojových vozidel. V každé řadové rotě měl mít jeden stíhač radiostanice FuG 8 i FuG 5, ostatní stroje měly pouze FuG 5. Ve štábní rotě dostávaly od 1. listopadu po dvou radiostanicích dvě ze tří vozidel, ostatní byla vybavena opět pouze FuG 5.

Šestý a poslední prapor schwere Panzerjäger-Abteilung 88 byl zformován 3. prosince 1943. Zbývající bojová vozidla byla považována za náhradní techniku a později byla dle potřeby přidělována různým jednotkám.

Bojové nasazení



Stíhač tanků Sd.Kfz. 164 se v bojích velmi dobře osvědčil. Zvláště efektivní bylo jeho nasazení při obranné činnosti vedené ze zálohy. Esem v tomto směru se stal velitel jedné z čet 1. roty 579. praporu těžkých stíhačů tanků podporučík Albert Ernst, který v bojích u Vitebska 23. prosince 1943 zničil za jediný den 14 sovětských tanků a použil k tomu pouze 21 nábojů. Vysloužil si tak přezdívku „Vitebský tygr“ (Tiger von Vitebsk), později se stal velitelem 1. roty a 22. ledna 1944 nositelem Rytířského kříže. Velký dostřel kanonu umožňoval vedení účinné palby na vzdálenost přesahující možnosti protivníka. Rekordu dosáhl poručík Beckmann z 88. praporu stíhačů tanků, když v březnu 1945 u Marzdorfu zneškodnil sovětský tank IS-2 na vzdálenost 4 600 m. V březnu 1945 se obětí stíhače Nashorn stal rovněž nejmodernější americký těžký tank M26 Pershing, jakožto jediný zničený stroj tohoto typu za druhé světové války. Lze tedy konstatovat, že navzdory vysoké siluete a slabému pancéřování byl stíhač tanků Nashorn velice nebezpečným protivníkem.

560. prapor těžkých stíhačů tanků byl postaven jako první a tvořily jej tři roty - 41 Kp., 42 Kp. a 61 Kp. Byly zformovány postupně 26. ledna, 6. února a 10. února a bojové připravenosti dosáhly postupně 15. února, 28. února a 15. března 1943. Poté byly přiděleny ke třem tankovým divizím a současně byly přečíslovány. Formování rot skončilo poněkud neočekávaně, když byl 20. března 1943 vydán rozkaz o jejich sloučení do jednoho praporu zařazeného k 1. tankové divizi. Formování sPz.Jg.Abt 560 bylo ukončeno 25. března a roty obdržely jednoduchá čísla 1, 2 a 3. Za čtyři dny byl prapor vyslán na východní frontu, ačkoliv roty ještě nedosáhly plných stavů - každá z nich měla namísto 14 pouze 10 vozidel. Teprve v květnu dostal prapor 15 dalších stíhačů, a dosáhl tak tabulkového stavu. V té době byl dislokován v prostoru Charkova, avšak neúčastnil se bojů. Až 2. června 1943 byl 560. prapor přidělen k XXXII. armádnímu sboru jako podpora křídla III. tankového sboru. Během příprav na operaci „Zitadelle“ se ukázalo, že jen 12 ze 45 osádek prodělalo stanovený výcvikový program, ostatní byly prakticky zcela nepřipraveny. Přesto prapor v průběhu operace bojoval velmi efektivně a neztratil ani jedno vlastní vozidlo. Hůře se mu vedlo v srpnových bojích, v nichž přišel o 14 strojů. Ztráty byly nahrazovány postupně - prapor dostal pět nových vozidel 3. září, po pěti kusech 31. října a 28. listopadu a po dalších ztrátách obdržel 3. února 1944 ještě čtyři stroje. Do konce roku 1943 prapor podle německých údajů zničil 251 nepřátelských tanků, přičemž jeho vlastní ztráty měly činit jen 16 strojů. Dne 4. února 1944 byla jednotka stažena z fronty, aby mohla být přezbrojena modernějšími stíhači tanků Jagdpanther.

655. prapor těžkých stíhačů tanků byl zformován na základě rozkazu z 20. března 1943 jako prapor těžkých stíhačů tanků „Stalingrad“ (schwere Panzerjäger-Abteilung „Stalingrad“). Tvořily jej zbytky 521. praporu, 611. praporu a 670. praporu, které byly rozbity u Stalingradu. Čísla těchto praporů byla přidělena jednotlivým rotám. Název praporu byl 14. dubna nahrazen číslem 655. V té době disponoval pouze 35 bojovými vozidly. Dalších 10 kusů obdržel v květnu a v polovině tohoto měsíce dosáhl plné bojové připravenosti. Ještě před dosažením bojové připravenosti a plného početního stavu byl prapor na začátku května vyslán na frontu ke Skupině armád „Střed“. V červnu byl dislokován v Bělorusku a na začátku července se 611. rota a 670. rota nacházely v Minsku, zatímco 521. rota byla přidělena k II. tankovému sboru SS v Orlu. Ještě předtím, než sPz.Jg.Abt 655 zasáhl do bojů, bylo jedno z jeho vozidel vážně poškozeno po najezení na minu a sedm jich bylo ztraceno při bombardování (z toho pět nenávratně). Následkem toho zůstaly ve štábní rotě tři stroje, v 611. rotě 14 strojů, v 670. rotě sedm strojů a 521. rotě 13 strojů. Poslední jmenovaná rota se ve dnech 11. až 27. července účastnila bojů východně od Orla jako součást XXXIV. armádního sboru Skupiny armád „Střed“. Po dvou týdnech bojů bylo nahlášeno zničení jednoho tanku KV-2 (pravděpodobně), 19 tanků KV-1, jednoho středního tanku M3 Lee, 30 tanků T-34, jednoho lehkého tanku T-60, pěti lehkých tanků T-70, jednoho tanku Matilda II, pásového raketometu a tří nákladních automobilů. Vlastní ztráty byly přitom nevelké - dvě vozidla, kolopásový nákladní automobil Maultier a osobní automobil Kübelwagen, mužstvo mělo dva padlé, jednoho nezvěstného a 28 raněných. Nejeфективněji prapor bojoval 13. července, kdy bez vlastních ztrát zneškodnil 12 těžkých tanků KV-1 a čtyři střední tanky T-34. V srpnu se prapor nacházel v okolí Minsku a doplňoval ztráty. Dne 27. července dostal osm stíhačů, 31. října, 3. listopadu a 1. prosince po pěti stíhačích a 10. března 1944 dokonce 10 stíhačů. V dubnu byly jeho roty přečíslovány na 1 Kp., 2 Kp. a 3 Kp. V srpnu 1944 začal být 655. prapor přezbrojován stíhači tanků Jagdpanther.

525. prapor těžkých stíhačů tanků vznikl na základě již existujícího stejně očíslovaného útvaru stejného zaměření. Rozkaz k transformaci dosavadní jednotky a jejímu přezbrojení novou technikou byl vydán 25. dubna 1943, bojové připravenosti měla dosáhnout 15. června. Ve skutečnosti však první tři stíhače Sd.Kfz. 164 prapor obdržel 22. května, dalších sedm kusů 2. června, po 10 kusech 19. června a 1. července a sedm kusů až 10. července. Téhož dne byl 525. prapor přidělen k 26. tankové divizi vyslané na italskou frontu, kde dosáhla bojové připravenosti 1. srpna. Nejdříve byl prapor dislokován na severu Itálie a 18. ledna byl nasazen u Cassina a Nettuna. V bojích u těchto měst ztratil několik vozidel, jelikož od 26. května očekával dodávku pěti nových strojů. K 28. červenci měl prapor 13 bojeschopných stíhačů a tři další v opravě. Dne 31. srpna byla jeho 1. rota stažena z boje kvůli přezbrojení. V březnu dostala jednotka 20 nových stíhačů a stejný počet dostala během října a listopadu. Na konci roku 1944 měla být 2. rota přezbrojena na stíhače tanků Jagdpanther, z tohoto plánu však sešlo. Prapor bojoval až do konce války v Itálii.

93. prapor těžkých stíhačů tanků vznikl 1. srpna 1943 transformací praporu stíhačů tanků stejného čísla. Přezbrojování jednotky začalo již dříve, protože první dodávka 16 kusů Sd.Kfz. 164 dorazila 29. července. Po 10 kusech pak nový prapor dostal 4. srpna, 18. srpna a 10. září. V témže měsíci byl prapor přidělen ke Skupině armád „A“, kde v listopadu zahájil bojovou činnost. Během třídenních bojů zničil několik těžkých tanků KV-85 a samohybných děl SU-152 při ztrátě

dvou vlastních strojů. V rámci doplnění ztrát dostal prapor 30. listopadu pět stíhačů, 30. ledna 1944 dalších 10 stíhačů, 5. května pět stíhačů a 1. srpna 10 stíhačů. Evidence těchto dodávek svědčí o proměnlivé intenzitě ztrát bojové techniky. Celý 93. prapor měl být následně přezbrojen stíhači tanků Jagdpanther, avšak 1. rota zůstala nadále vyzbrojena stíhači Sd.Kfz. 164, které obdržela 1. prosince 1944. Již 28. listopadu bylo rozhodnuto o přidělení roty ke 2. praporu 2. tankového pluku, kde byla spojena s rotou 525. praporu. Vzniklá formace byla přidělena k Vůdcově doprovodné brigádě (Führer-Begleit-Brigade), s níž se účastnila zimní ofenzivy v Ardenách. Stroje, které tuto operaci přečkaly, byly zařazeny do 93. roty těžkých stíhačů tanků, která bojovala téměř do konce války.

519. prapor těžkých stíhačů tanků začal být organizován v září 1943 podle předpisu K.St.N. 1148b. Příslušníci praporu byli 17. září převeleni do Nizozemska, kde měli projít výcvikem. Bojovou technikou byl prapor vybaven ve třech etapách - 31. října mu bylo dodáno 16 vozidel, 6. listopadu 23 vozidel a 18. listopadu šest vozidel. Nový prapor byl přidělen ke 3. tankové armádě Skupiny armád „Střed“, kde vedl bojové akce od 19. prosince 1943 do 24. ledna 1944. V tomto období mu bylo přiznáno zničení 290 sovětských tanků při ztrátě pouhých šesti vlastních strojů, z nichž čtyři musely zničit vlastní osádky kvůli nemožnosti jejich odtažen í. Poté byl prapor stažen z fronty a 22. března byly jeho ztráty doplněny dodávkou pěti nových vozidel. Dalších pět strojů bylo dodáno 1. dubna a poslední pětice 12. dubna. Když začal být prapor v srpnu přezbrojován novějšími stíhači tanků Jagdpanther, měl si ponechat jednu rotu vyzbrojenou stíhači Sd. Kfz. 164, ale nakonec byla tato vozidla předána jedné z rot 664. armádního praporu stíhačů tanků.

88. prapor těžkých stíhačů tanků byl zprvu obyčejným praporem stíhačů tanků a na těžký byl změněn 3. prosince 1943. V rámci přezbrojení mu bylo 9. prosince dodáno 15 kusů Sd.Kfz. 164, 19. prosince 11 kusů, v následujícím roce 6. ledna tři kusy a 14. ledna 16 kusů. Bojové připravenosti prapor dosáhl 10. února 1944. Na frontě byl přidělen ke 4. tankové armádě v rámci Skupiny armád „Jih“, s níž bojoval až do konce války. V záznamech o doplňování zničené techniky se uvádějí data 17. června, 9. července, 26. července a 1. září 1944. Pokaždé bylo dodáno po 10 stíhačích, což svědčí o značné bojové aktivitě jednotky. Poslední dodávku čtyř vozidel obdržel prapor 11. března 1945.

V posledních měsících války byly stavěny dočasné obrněné skupiny vyzbrojené jakoukoliv dostupnou technikou. Je známo, že funkční stíhače tanků Sd.Kfz. 164 byly předány 3. rotě 655. praporu těžkých stíhačů tanků vyzbrojeného již stíhači Jagdpanther. Tento pododdíl byl 16. prosince 1944 přejmenován na 669. armádní rotu těžkých stíhačů tanků a obdržel čtyři vozidla 13. ledna 1945 a dalších 13 vozidel 10. února 1945. Jeden stíhač tanků Sd.Kfz. 164 patřil rovněž k výzbroji 3. čtyř samostatné tankové roty „Kummersdorf“, jež se účastnila obrany Berlína.

V československé armádě



Po válce čs. armáda v rámci sběru trofejních německých vozidel z terénu získala i 18 stíhačů tanků Nashorn, z nichž 12 bylo opravitelných. Nedostatek samohybných děl s účinným protitankovým kanonem vedl k rozhodnutí zavést tento typ do výzbroje tankového vojska pod označením 88mm samohybný protitankový kanón vz. 43N. Na začátku června 1949 převzala komise tankového vojska ze závodu ČKD Praha-Libeň první opravené vozidlo. Nově vytvořený 1. těžký tankosamohybný pluk (1. ttsp) měl 1. prosince 1950 ve výzbroji všech 12 kusů 88mm ShPTK vz. 43N. Ty pak kvůli nedostatku těžkých tanků tvořily až do konce roku 1952 část výzbroje tankového praporu. Začátkem roku 1953 byly z jeho výzbroje staženy a po opravách uloženy jako mobilizační záloha pluku. Na jaře 1953 bylo všech 12 vozidel předisponováno k jednotkám 8. pevnostní brigády v Rajhradu. K jejich definitivnímu vyřazení z výzbroje došlo v roce 1955, kdy byly nahrazeny samohybnými děly SD-100.

Zdroj:
Amercom SA
internet