Obrněný transportér Sd.Kfz. 250

Již během první světové války nebyla pěchota schopna držet krok s tanky, které prolomily obrannou linii. Do průlomu bylo nutno nasadit velmi zranitelné jezdectvo zbavené podpory. Terén navíc často neumožňoval použít nákladní nebo obrněné automobily. Tento problém se znásobil v německé armádě intenzivně budované za vedení Adolfa Hitlera a jeho NSDAP. Jak u tankových, tak i u lehkých (motorizovaných) divizí bylo tedy potřebné vozidlo, které by mohlo převážet pěchotu hned za tanky a zajišťovat její plnou ochranu před palbou z ručních zbraní. Toto vozidlo mělo být schopné pohybu v terénu nedostupném pro kolová vozidla, tzn. mělo být vybaveno polopásovou nebo pásovou trakcí. Německá armáda si vybrala první z těchto možností, přičemž náhon byl přenášen pouze na článkový pás a kola sloužila výhradně k řízení.

Zkušenosti s provozem 105 kolových transportérů Sd.Kfz.3 ukázaly, že pro vytvářené tankové divize jso u potřeba dva druhy transportérů: velký s kapacitou do 20 osob a malý pro několik lidí. Druhé vozidlo bylo pojato jako doplněk výzbroje tankových divizí. V dlouhodobých plánech bylo zamýšleno vyzbrojit obrněným i transportéry všechny oddíly pěchoty tankových divizí. V souladu s rozhodnutím Inspektorátu motorizované pěchoty (AHA/In 6) z roku 1939 bylo velkému transportéru přiděleno označení Sd.Kfz.251 a menšímu, zaměřenému především na spolupráci s tanky, Sd.Kfz. 250.

Konstrukční řešení transportéru bylo vypracováno koncem 30. let ve WA Prüf 6 na podobném principu jako u Sd.Kfz.251. Z úsporných důvodů byl také použit podvozek 1tunového polopásového tahače Sd.Kfz.10 (D 7p-Zgkw 1t) s tím, že byl zkrácen o jedno pojezdové kolo. Podvozek byl vyroben v závodech Demag ve městě Wetter v Porúří. Obrněná nástavba transportéru byla vyvinuta v závodech Büssing-NAG v Berlíně-Oberschöneweide.

První prototyp z roku 1939, postavený na zkráceném podvozku a označený D II3, však nebyl určen pro přepravu vojáků, ale byl koncipován jako transportér munice pro samohybná děla. Ještě před válkou vytvořené experimentální oddíly samohybných děl vyžadovaly doplňování munice během bojů.

Protože nejdříve vznikl prototyp většího vozidla Sd.Kfz. 251, za prioritní bylo považováno specializované vozidlo. Vozidlo D II3 se pak stalo základem pro návrh muničního transportéru Sd.Kfz. 252. Odsunutí prací na základní verzi na pozdější dobu zpozdilo dokončení prototypu Sd.Kfz. 250 až na konec roku 1939. Vozidlo bylo poháněno šestiválcovým, kapalinou chlazeným benzinovým motorem Maybach HL 38 o výkonu 74,5kW (100 HP). Během testů však byla odhalena řada nedostatků a tento motor musel být nahrazen typem Maybach HL 42 TRKM stejného výkonu. Dokončení konstrukce trvalo několik měsíců, takže sériová výroba byla zahájena až v červnu 1941. Zpoždění bylo mj. způsobeno zaměřením výrobce na přednostní výstavbu muničního transportéru a průzkumného vozidla pro dělostřelectvo, postavených na stejném podvozku. Vozidlo mělo dlouhé pojmenování podle německého stylu nomenklatury: leichter gepanzerte Mannschaft-Transportwagen - lehký obrněný transportér pěchoty. Také bylo přijato krátké kódové označení Gerät 89. V prvním měsíci výroby bylo postaveno 39 vozidel, do konce roku jich vzniklo 389. Podvozky sériových vozidel byly značeny ve třech číselných řadách začínajících 95001, 201001 a 310001. Výrobci vozidel byly závody Demag, Adlerwerke, Biissing-NAG a MWC.

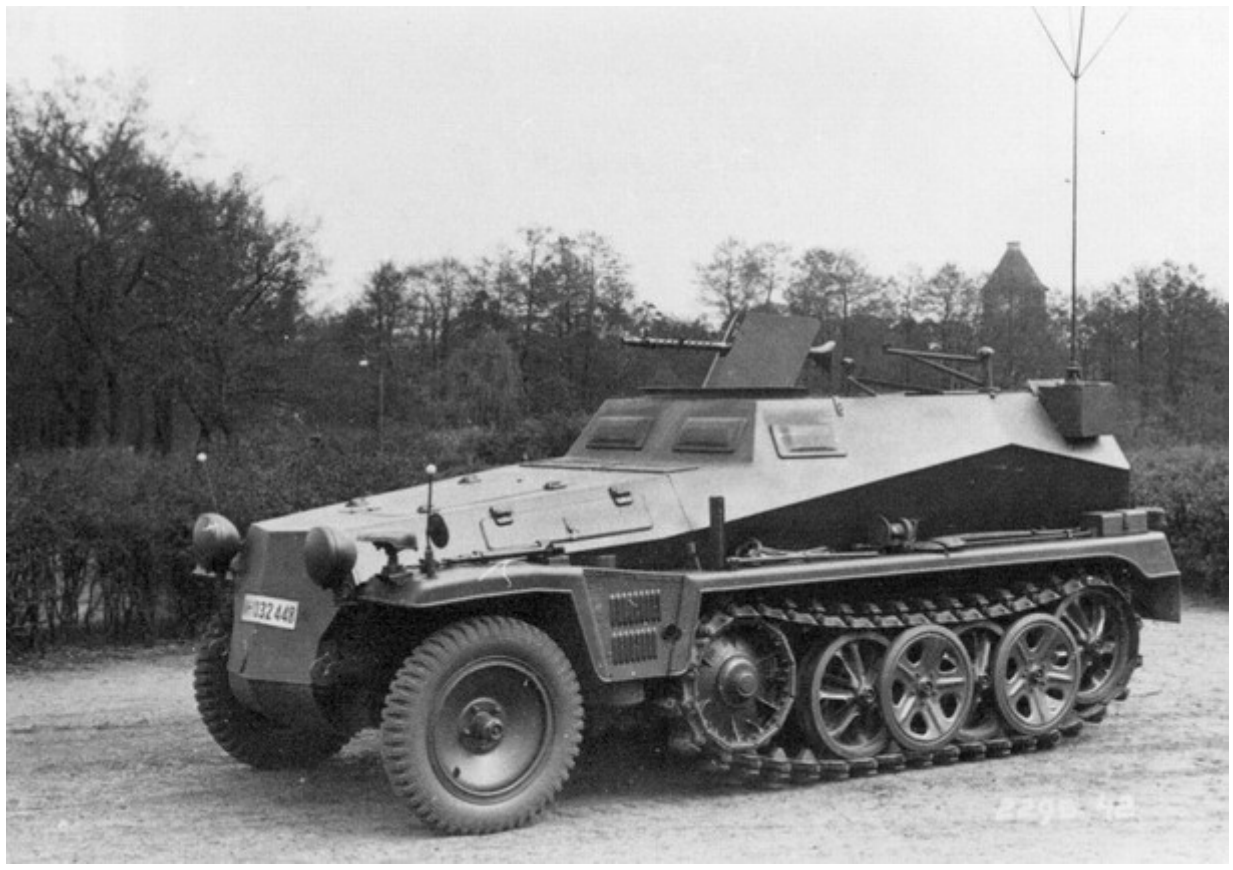
Konstrukčně se Sd.Kfz. 250 skládal z rámu, na kterém byl namontován motor s převodovkou. Rám byl zhotoven z ocelových čtyřúhelníkových profilů zesílených příčnými úhelníky. V zadní části rámu byl zavěšen pásový podvozek, v přední části se nacházela odpružená náprava se dvěma řízenými koly s pneumatikami. Na rámu byla namontována pancéřová korba s konstrukcí vyrobeno u z ocelových profilů. K těmto profilům byly přivařeny pancéřové pláty různých tlouštěk pro ochranu před střelami malých ráží a střepinami. Pancéřová protipožární přepážka dělila korbu na dvě sekce. V první se nacházel motor s převodovkou, palivová nádrž o objemu 140 l a řízení přední nápravy. V druhé sekci byl umístěn bojový prostor. V jeho přední části vlevo bylo sedadlo řidiče a vpravo sedadlo velitele. Volant byl silně skloněný dozadu. Ve verzi pro přepravu vojáků byly na obou stranách bojového prostoru umístěny lavice pro výsadek. Původně byla sedátka potažená imitací kůže, v pozdějších sériích byly použity kovové rámy s napjatou celtovinou nebo dřevěné lavice. Jediným vstupem do vozidla byly jednokřídlové dveře na levé straně zadního plátu korby.

Tloušťka desek korby byla rozdílná. Přední horní deska, skloněná pod úhlem 30°, měla tloušťku 10 mm, dolní před ní deska, skloněná pod úhlem 12°, tloušťku 14,5 mm. Postranní desky korby nakloněné pod úhlem 35° a 30° byly silné 8 mm. Zadní desky měly stejnou tloušťku, i když podle některých zdrojů to bylo 10 mm. Spodní deska korby měla tloušťku 6 mm.

Transportér byl poháněn motorem se stupněm komprese 1 : 6,7, do nějž se používal benzin 74 OZ s oktanovým číslem 74. Motor byl vybaven jedním dvoukomorovým karburátorem Solex 40 JFF II. Spotřeba paliva na silnici dosahovala až 40 litrů na 100 kilometrů a v terénu 80 I.

Pojezdová kola pásového podvozku byla lisována z plechu o tloušťce 8-12 mm. Pro snížení váhy byla vylehčena osmi otvory. Na každé straně se nacházelo po pěti dvojitých pojezdových kolech s gumovými obručemi. Poslední kolo bylo napínací. Protože byla kola umístěna úhlopříčně, byly dva páry kol vysunuty. Hnací rozeta měla místo zubů válečky zachycující článkový pás.

Výroba vozidla



Do konce války bylo postaveno celkem 6 628 transportérů Sd.Kfz. 250 ve 12 základních verzích. V jednotlivých letech byla výroba následující:
1941 - 389 ks
1942 – 1 374 ks
1943 – 2 895ks
1944 -1 701 ks
1945 - 269 ks
(podle některých zdrojů bylo v roce 1942 postaveno pouze 1 337 vozidel). Transportéry byly vyráběny ve dvou základních verzích korby, později definovaných jako Alte (stará) a Neu (nová). Do října 1943 bylo vyrobeno 4 250 kusů verze Alte a 2 378 kusů verze Neu. Hlavní rozdíl mezi vozidly spočíval ve zjednodušení konstrukce korby, ve které nebyly boční stěny zalomeny. Korba byla stejně široká po celé délce bojového prostoru, což výrazně zvýšilo jeho kapacitu. Značně byla také rozšířena deska nad motorem. Prostor nad blatníkem byl zakryt a použit jako schránka na materiál. Modernizované vozidlo bylo o něco delší (4,61 m místo 4,56 m) a mírně lehčí (5,38 t místo 5,8 t). Tloušťka spodního předního plátu pancíře byla 15 mm. Celý přední plát korby byl rovný bez zalomení. Jízdní dosah nových sérií se snížil z 320 na 300 km. Teoreticky byla verze Neu vyráběna ve 12 modifikacích. Ve skutečnosti byly v průběhu oprav a v polních dílnách provedeny četné změny, takže počet různých variant transportéru se blížil ke 200.

Protože kapacita Sd.Kfz. 250 ve variantě transportéru dosahovala kromě osádky pouze šesti lidí, jeho využití v této roli bylo omezeno. Používal se hlavně k provádění průzkumu a dělostřelecké podpory. Vystupoval také jako stíhač tanků. Podobně jako většina techniky německé výroby se těšil uznání druhé strany a ukořistěná vozidla byla často používána proti svým původním vlastníkům.

Vyráběné verze

Sd.Kfz. 250/1 leichter Schützenpanzerwagen, Gerät 891 - lehký obrněný transportér pěchoty.

Bundesarchiv, Bild 101I-748-0100-33
Foto: Kempe | 1942/1943

Byla to základní verze transportéru určeného pro přepravu poloviny podpůrné kulometné čety pancéřových granátníků (Halbgruppe), tj. kromě řidiče a velitele ještě čtyři osoby. Hlavní výzbrojí transportéru byl kulomet Rheinmetall-Borsig MG 34 ráže 7,92 mm, umístěný za pancéřovým štítem nad přední částí bojového prostoru. Zásoba munice pro kulomety byla 2 010 nábojů. K zadnímu plátu korby byla v novější verzi montována lafeta pro druhý kulomet MG 34, umožňující střelbu proti nízko letícím letadlům. Uvnitř transportéru byly uloženy dvě těžké lafety (MG Lafette 34) k oběma kulometům. Hmotnost vozidla ve staré verzi byla 5,8 t, v nové verzi pak 5,4 t. Výška s ochranným štítem byla 1,98 m.

Sd.Kfz. 250/2 leichter Fernsprechpanzerwagen, Gerät 892 - lehký spojařský obrněný transportér.

Jednalo se o čtyřmístné vozidlo pro pokládání telefonních kabelů určených pro spojařské jednotky. Velký buben s kabelem byl umístěn uvnitř bojového prostoru. Výzbroj této verze byla redukována na jeden kulomet MG 34 chráněný štítem. Vozidlo mělo dodatečné nádrže umístěné na blatnících. Ve výbavě byla radiostanice. Hmotnost této verze činila 5,5 t.

Sd.Kfz. 2S0/3 leichter Funkpanzerwagen, Gerät 893 - lehký spojařský obrněný transportér.

Toto vozidlo bylo podobné předchozímu, sloužilo však k udržování rádiového spojení. Bylo vyráběno v několika variantách. Sd.Kfz. S0/3-I byl vybaven radiostanicí FuG12, zpočátku s rámovou anténou délky 2 m, později s prutovou anténou s hvězdicovým ukončením stejné délky. Tato verze byla určena pro jednotky pancéřových granátníků. Verze Sd.Kfz. 2S0/3-II byla určena pro udržování komunikace mezi pozemními jednotkami a letadly Luftwaffe. Byla vybavena radiostanicí FuG7 s rozkládací anténou o délce 8 m a radiostanicí FuG8 s rámovou anténou. Verze Sd.Kfz. 2S0/3-III byla vybavena radiostanicí FuG7 s rámovou anténou délky 2 m a byla zkonstruována pro pozemní jednotky Luftwaffe. Do verze SdKfz. 2S0/3-IV, která sloužila především jako štábní vozidlo, byla podle potřeby montována různá komunikační zařízení. Všechny verze byly čtyřmístné. Výzbroj se skládala z jednoho kulometu MG 34 a tří opakovacích pušek Mauser 98k. Hmotnost transportéru v této verzi činila 5,35 t.

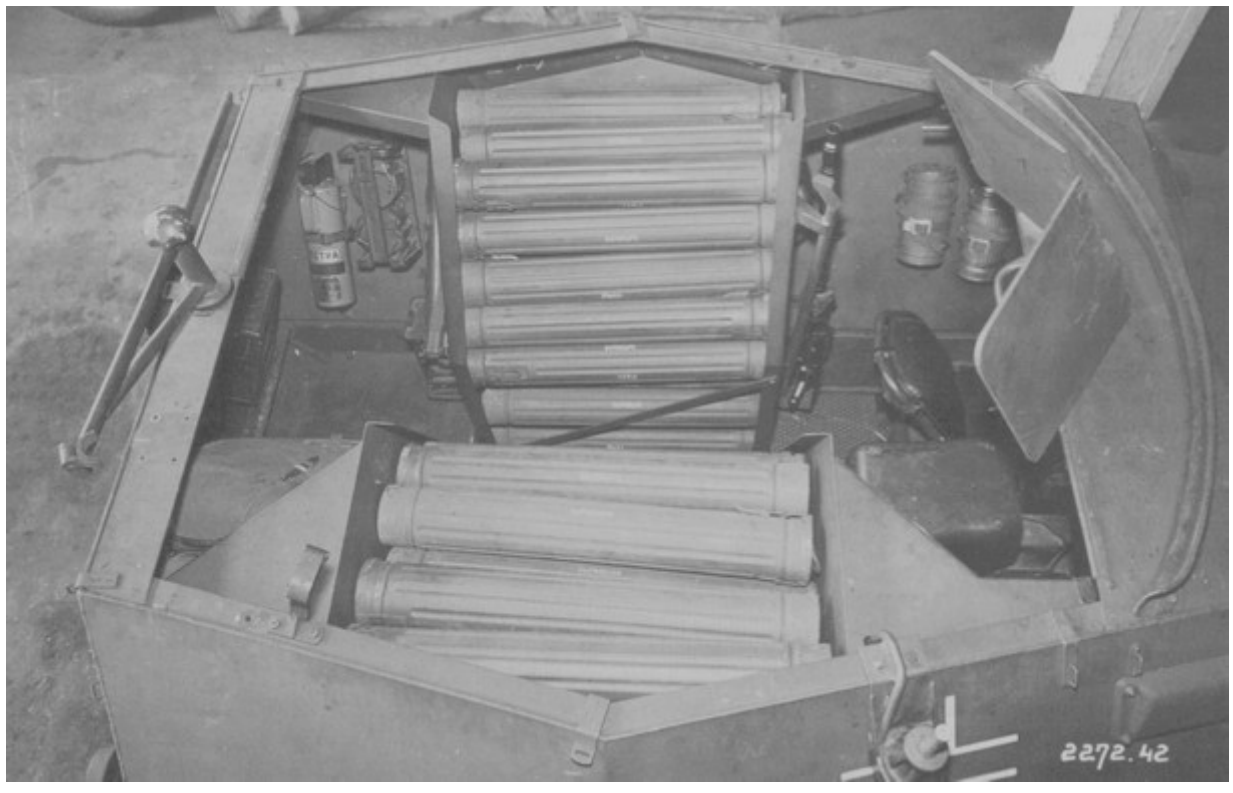
Sd.Kfz. 2S0/4 leichter Beobachtungspanzerwagen, Gerät 894 - lehký pozorovací obrněný transportér.

Toto vozidlo bylo původně vyvíjeno jako lehký protiletadlový obrněný transportér (Richter Truppenluftschützpanzerwagen) vyzbrojený protileteckým kulometným dvojčetem MG 34 (Zwillingslafette). Vozidlo se nedostalo do sériové výroby, protože výzbroj byla vyhodnocena jako nedostačující. Verze vyráběná v roce 1943 byla určena jednotkám samohybných děl pro pozorování a korigování palby. Vozidlo bylo vybaveno radiostanicí FuG15 a FuG16. Ve výzbroji byl jeden kulomet MG 34 nebo MG 42. Hmotnost vozidla činila 5,7 t.

Sd.Kfz. 250/5 leichter Beobachtungspanzerwagen, Gerät 895 - lehký pozorovací obrněný transportér.

Tato verze transportéru byla vyráběna ve dvou variantách. První byla obrněným pozorovacím stanovištěm, vybaveným radiostanicí FuG4 (prutová anténa) a FuG8 (rámová anténa). Druhou verzí bylo průzkumné vozidlo s radiostanicí FuG12. V roce 1944 byl jeho název změněn na lehký průzkumný obrněný transportér (leichter Aufklarungspanzerwagen). Hmotnost vozidla byla 5,4 t.

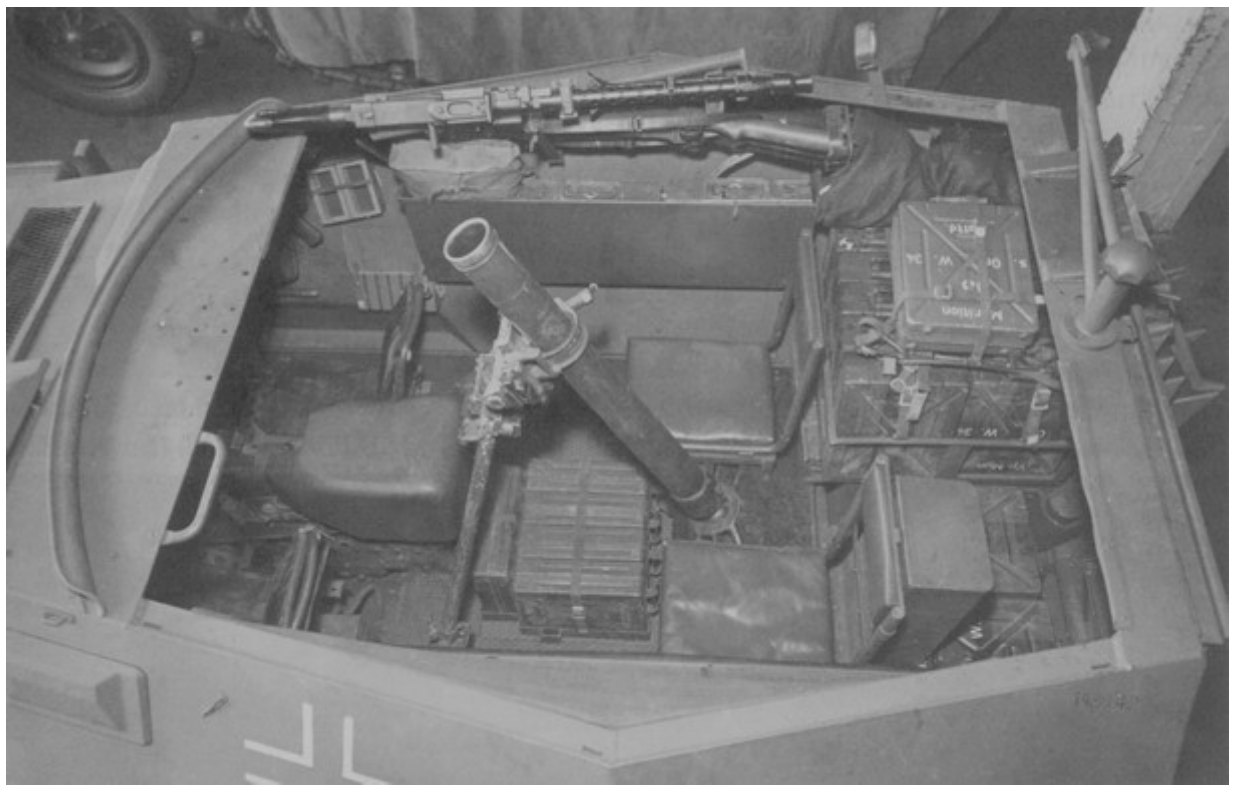
Sd.Kfz. 250/6 leichter Munitionspanzerwagen Ausf. A für Sturmgeschütz 7,5 cm Kanone Ausf. A bis E, Gerät 896 - lehký obrněný muniční vůz.



Byl to transportér pro přepravu munice vyvinutý v září 1941 jako náhrada za Sd.Kfz. 252. Uvezl 70 nábojů ráže 75 mm pro kanon StuK 37 L/24. Transportér byl

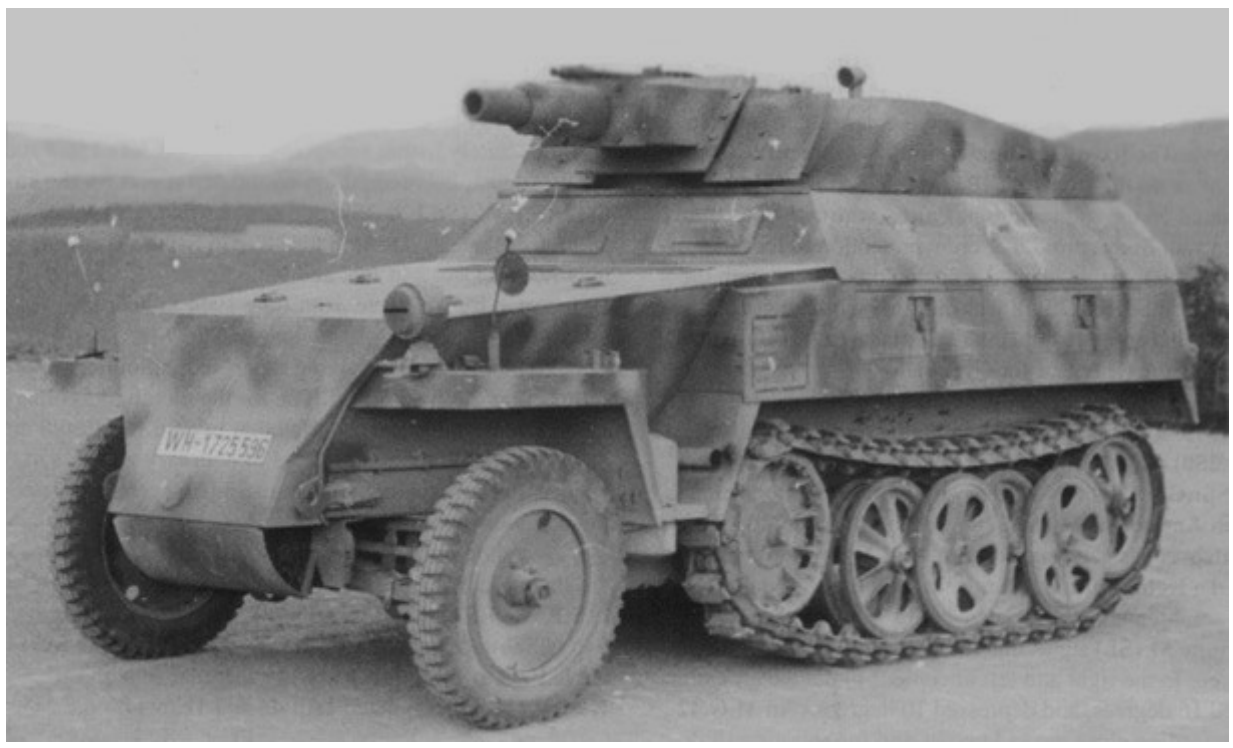
vyzbrojen kulometem MG 34 s 1 100 náboji. Většina těchto vozidel mohla táhnout přívěs s dodatečnou municí. Ve výbavě byla radiostanice FuG16. Pozdější verze Sd.Kfz. 250/6 leichter Munitionspanzerwagen Ausf. B für Sturmgeschütz 40 Ausf. F und G uvezla 60 nábojů pro kanon 7,5 cm StuK 40 L/48. Ve výzbroji této varianty byl kulomet MG 34 nebo MG 42. Hmotnost verze A byla 6 t, hmotnost verze B 6 097 kg. Vozidlo bylo dvoumístné.

Sd.Kfz. 250/7 leichter Schützenpanzerwagen (schwerer Granatwerfer) , Gerät 897 - lehký obrněný transportér pěchoty (těžký minomet).



Byl přidělen ke 4. četě lehkých tankových průzkumných rot v roli podpůrného palebného prostředku s minometem 8 cm GrW34 ráže 80 mm. Zásoba munice, umístěná v bojovém prostoru, byla 42 nábojů. Dodatečně bylo vozidlo vyzbrojeno kulometem MG 34 nebo MG 42. Opěrná deska, převážená vně vozidla, umožňovala použití minometu mimo vozidlo. Osádku tvořilo 5 osob. Hmotnost vozidla byla 5,6 t. Výška vozidla dosáhla 1,8 m. Verze Sd.Kfz. 250/7 leichter Schützenpanzerwagen (Munitionsfahrzeug) představovala transportér k přepravě munice pro minomet se zásobou 66 nábojů. Ve výzbroji byly dva kulomety se zásobou munice 2 010 nábojů.

Sd.Kfz. 250/8 leichter Schützenpanzerwagen (7,5 cm), Gerät 898 - lehký obrněný transportér pěchoty (7,5 cm).

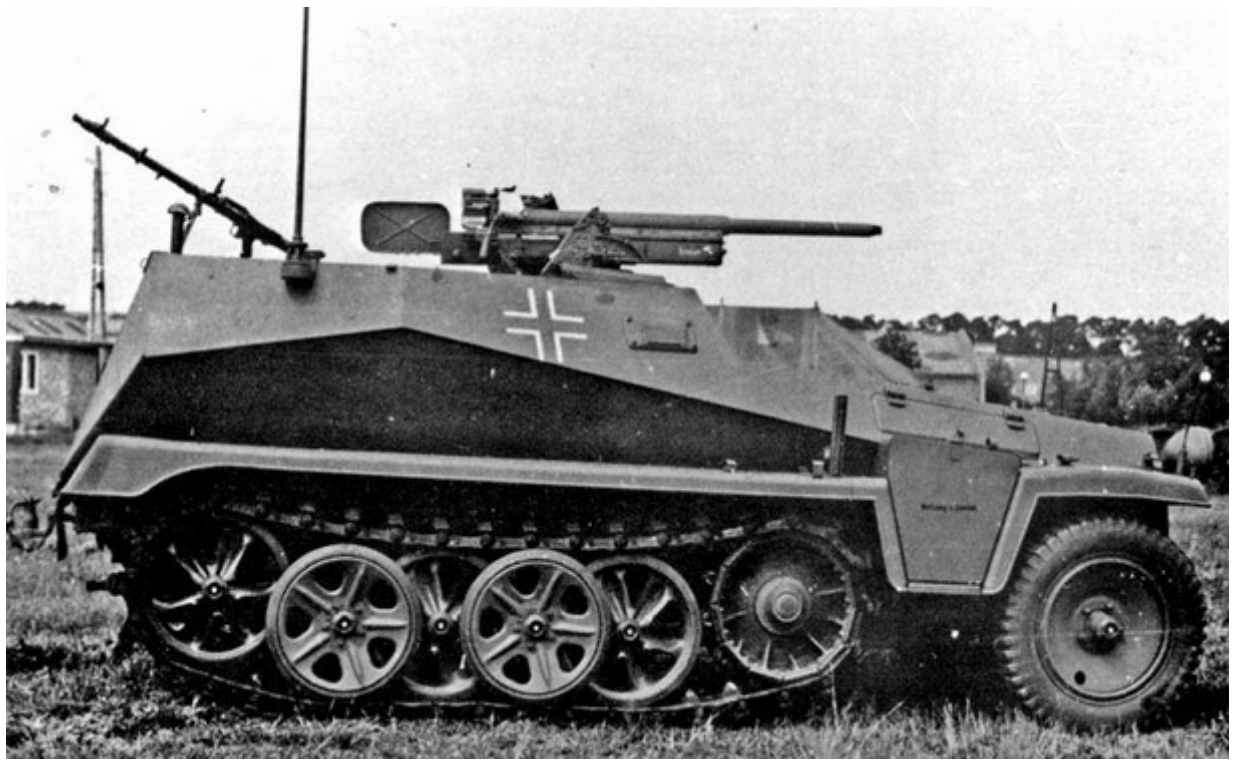


Bylo to podpůrné palebné vozidlo (v podstatě samohybné dělo) vyzbrojené původně tankovým kanonem KwK 37 L/24 ráže 75 mm se zásobou 20 nábojů. Většina vozidel byla vyrobena na jaře roku 1943 na podvozku typu Alte. Stroje vyrobené v říjnu 1944 byly vyzbrojeny kanonem K51 (Sf) stejné ráže. Vozidla tohoto typu byla přidělena k 4. četě lehkých tankových průzkumných rot. Výška vozu byla 2,07 m a hmotnost 6,3 t.

Sd.Kfz. 250/9 leichter Schützenpanzerwagen (2 cm), Gerät 883 - lehký obrněný transportér pěchoty (2 cm).

V březnu 1942 bylo objednáno 30 transportérů vybavených otočnou věží z obrněného automobilu Sd.Kfz. 222 s 20 mm kanonem. Tři prototypy, které prošly testy na východní frontě, ukázaly svou převahu nad obrněnými automobily. V květnu 1943 byla zahájena sériová výroba verze Sd.Kfz. 250/9. Vozidlo bylo vyzbrojeno kanonem KwK 38 ráže 20 mm se zásobou 100 nábojů a kulometem MG 34 nebo MG 42 se zásobou 1 100 nábojů munice. Původně byla použita věž z Sd.Kfz. 222 a později Hangelafette 38. Hmotnost vozidla byla 6 t, výška 2,16 m. Osádku tvořili tři muži.

Sd.Kfz. 250/10 leichter Schützenpanzerwagen (3,7 cm PaK), Gerät 881 - lehký obrněný transportér pěchoty (3,7 cm PaK).



Bylo to také podpůrné palebné vozidlo, ale místo předního kulometu vyzbrojené protitankovým kanonem PaK 35/36 L/45 ráže 37 mm se zásobou 216 nábojů a jedním kulometem MG 34 nebo MG 42 se zásobou 2 110 nábojů. Bylo používáno v podpůrných jednotkách těžkých zbraní jako vozidlo pro velitele čet. Osádku tvořily čtyři osoby. Hmotnost vozidla byla 5,6 t, výška 1,97 m.

Sd.Kfz. 250/11 leichter Schützenpanzerwagen (schwere Panzerbüchse 41), Gerät 882 - lehký obrněný transportér pěchoty (sPzB 41).

Bylo to další podpůrné palebné vozidlo pro velitele čet. Výzbroj se skládala z těžké protitankové pušky sPzB 41 s kuželovitým vedením hlavně ráže 20/28 mm a kulometu MG 34 nebo MG 42. Zásoba munice byla 216 nábojů pro pušku a 1 100 nábojů pro kulomet. Hmotnost vozidla činila 5,5 t, výška 2, 134 m. Osádka se skládala ze šesti lidí.

Sd.Kfz. 250/12 leichter Messtruppanzerwagen , Gerät 899 - lehký obrněný transportér měřicí skupiny.

Poslední sériovou verzí bylo vozidlo pro hledání dělostřeleckých cílů vybavené optickými přístroji. Ve výzbroji byl kulomet s 1 100ks munice. Rádiovým vybavením byla zpočátku radiostanice FuG8 a později FuG 12. Osádku tvořilo tři až pět osob. Hmotnost vozidla byla 5,8 t.

Některé exempláře byly také vyzbrojeny malorážnými francouzskými kanony Hotchkiss ráže 25 mm, kanony 5 cm PaK 38 L/60 ráže 50 mm nebo kanony 2 cm Flak 30 nebo Flak 38 ráže 20 mm.

V letech 1940-1941 bylo na totožném podvozku vyrobeno 414 lehkých obrněných muničních vozidel Sd.Kfz. 252 leichter Gepanzerte Munitionskraftwagen a 285 kusů lehkých pozorovacích obrněných transportérů Sd.Kfz. 253 leichter Gepanzerte Beobachtungskraftwagen určených pro samohybné dělostřelecké jednotky. Obě vozidla měla seshora zakrytý bojový prostor, byla 4,7 m dlouhá a 1,8 m vysoká. Hmotnost prvního činila 5,73 t, druhého 5,7 t. Osádku Sd.Kfz. 252 tvořili dva lidé, u Sd.Kfz. 253 čtyři osoby. Vozidla nebyla vyzbrojena.

Sd.Kfz. 250 ve službě

Lehký obrněný transportér Sd.Kfz. 250, ačkoli vznikl ještě v roce 1939, nebyl ani přes započatou válku prioritní. V prvé řadě byly vyráběny muniční transportéry Sd.Kfz. 252 a pozorovací vozidla Sd.Kfz. 253 určené pro samohybné dělostřelectvo. Podle první systemizace baterie samohybných děl, složené ze tří čet, byl v každé četě kromě dvou děl StuG III jeden muniční transportér

Sd.Kfz. 252 a jedno pozorovací vozidlo Sd.Kfz. 253. To mělo zajistit úplnou nezávislost baterií na bitevním poli. Těchto vozidel ale bylo tak málo, že ve francouzské kampani, kdy byl použit větší počet samohybných děl, se na všechny baterie nedostalo. Teprve na konci roku 1940 se podařilo získat počet odpovídající systematizovaným stavům. Oba typy transportérů byly v boji použity také u balkánského tažení na jaře roku 1941. Objevily se ve výzbroji tří praporů samohybných děl - 184., 190. a 191. StuG.Abt. Ve velkém měřítku byly použity při útoku na Sovětský svaz v červnu 1941. Pozorovací verze byla příležitostně používána jako sanitní vozidlo sloužící k evakuaci raněných v nepřátelské palbě. Když se v listopadu 1941 začaly stavět baterie děl podle standardu K.St.N.446, bylo upuštěno od pozorovacích vozidel a v četě zůstal pouze jeden transportér Sd.Kfz. 252. U baterie o šesti vozidlech byl jeden muniční transportér. V té době byla také zahájena tvorba jednotek samohybných děl vojsk SS. V této formaci se prapor skládal ze dvou čet vyzbrojených třemi děly a jedním transportérem Sd.Kfz. 253. Po roce 1941 byla opuštěna koncepce muničního transportéru a pozorovacího vozidla. Tato vozidla byla málo odolná vůči nepřátelské palbě a již v září 1941 byla stažena z výroby. Později byly k velitelským rotám a četám v praporech a brigádách samohybných děl přidělovány Sd.Kfz. 250/5 pro provádění průzkumu.

Větší počet transportérů SdKfz. 250 byl dodáván do jednotek teprve po zahájení operace „Barbarossa", tedy v červenci a srpnu 1941. Hlavním příjemcem měly být spojařské jednotky, baterie samohybných děl a motorizovaná pěchota. Ale již v létě byly především směrovány do praporů motorizované pěchoty. Ve velitelském oddílu byly dva transportéry Sd.Kfz. 250/3 používané jako spojovací vozidla. Spojovací četa měla čtyři transportéry: po jednom Sd.Kfz. 250/2 ve velitelské a telefonické sekci a dva Sd.Kfz. 250/3 v radiokomunikační sekci. Prapor se skládal ze tří rot motorizované pěchoty. Každá z nich měla ve velitelské sekci dva Sd.Kfz. 250/3. K praporu byla přidělována podpůrná rota. Ve velitelské sekci této roty se nacházel jeden Sd.Kfz. 250/3 a ke dvěma telefonickým sekcím bylo přiděleno po jednom Sd.Kfz. 250/2. V kulometné četě podpůrné roty byly ve velitelské sekci dva Sd.Kfz. 250/1. Minometná četa měla jeden transportér Sd.Kfz. 250/1. Dělostřeleckou podporu praporu zajišťovala rota těžkých zbraní. V jejím velitelství byl jeden transportér Sd.Kfz. 250/3 a jeden Sd.Kfz. 250/2 pro telefonickou sekci. Proces zavádění Sd.Kfz. 250 do struktury těchto jednotek byl dokončen až v roce 1942.

Koncem roku 1941 bylo zahájeno přidělování transportérů Sd.Kfz. 250 k průzkumným oddílům motorizovaných divizí. Průzkumné prapory mohly být složeny z rot motocyklů a transportérů. Rota transportérů se skládala ze štábu, podpůrné čety a tří průzkumných čet. Štáb byl vyzbrojen dvěma Sd.Kfz. 250/3. V podpůrné četě byly tři Sd.Kfz. 250/1 a čtyři transportéry Sd.Kfz. 250/7 s minomety. V každé průzkumné četě se nacházel jeden Sd.Kfz. 250/10 s 37 mm kanonem a dva transportéry pro přepravu pěchoty Sd.Kfz. 250/1. Výzbroj průzkumné roty umožňovala během činnosti podle potřeby provádět útok i obranu.

Při zvyšování dodávek byl rozšířen okruh úkolů pro transportéry. Ovlivnily to zejména podmínky na východní frontě, kde se nejlépe osvědčovala vozidla s pásovou nebo polopásovou trakcí. V roce 1943 tak transportéry Sd.Kfz. 250 v roli průzkumných vozidel téměř úplně nahradily dosavadní lehká obrněná vozidla. Verze Sd.Kfz. 250/8 s krátkohlavňovým kanonem ráže 75 mm byla používána jako vozidlo palebné podpory v oddílech pancéřových granátníků. Velitelé čet používali verzi Sd.Kfz. 250/10 s kanonem 37 mm a Sd.Kfz. 250/11 s protitankovou puškou 28 mm jako náhradu za větší vozidla Sd.Kfz. 251/10. Různé typy transportérů byly také posílány k motorizovaným dělostřeleckým plukům.

Definitivní struktura průzkumných jednotek používajících Sd.Kfz. 250 se stabilizovala v roce 1944. Na velitelstvích průzkumných praporů byly tři Sd.Kfz. 250/1, zatímco v průzkumných sekcích v rámci štábní roty se používalo až sedm transportérů této verze. U štábu tankové průzkumné roty byly tři transportéry Sd.Kfz. 250/3. Tato rota se skládala z osmi družstev, přičemž ve druhém se nacházely dva transportéry Sd.Kfz. 250/9 a jeden Sd.Kfz. 250/1. V celé rotě byli 3 důstojníci, 82 poddůstojníků a vojínů.

V praporech byly tři průzkumné roty, rota těžkých zbraní a podpůrná rota. Ze tří rot byly druhá a třetí vyzbrojeny Sd.Kfz. 250. Ve štábu roty byly dva transportéry Sd.Kfz. 250/3. Každá rota se skládala ze tří průzkumných čet a jedné čety těžkých zbraní. Každá četa se pak skládala ze tří družstev po dvou transportérech Sd.Kfz. 250/1. Další vozidlo tohoto typu bylo na velitelství čety. Četa těžkých zbraní se skládala z podpůrné sekce s dvěma transportéry Sd.Kfz. 250/8 a jedním Sd.Kfz. 250/ 1 a ze sekce minometů se dvěma Sd.Kfz. 250/7 a jedním Sd.Kfz. 250/ 1. Osazenstvo celé průzkumné roty se skládalo ze 3 důstojníků , 164 poddůstojníků a vojínů.

Ve štábu těžké roty byl jediný Sd.Kfz. 250/1. Jedno takové vozidlo bylo i u ženijní čety, jež byla vyzbrojena také sedmi transportéry Sd.Kfz. 251/5. Palebnou podporu poskytovaly podpůrné a minometné čety. Podpůrná četa byla vyzbrojena transportérem Sd.Kfz. 250/1 ve velitelské sekci a šesti transportéry s kanonem L/24 ráže 75 mm. Byla zde používána vozidla Sd.Kfz. 251/9 nebo Sd.Kfz. 250/8. Podobně byla vyzbrojena minometná četa - disponovala jedním Sd.Kfz. 250/1 ve velitelské sekci a šesti Sd.Kfz. 251/2 nebo Sd.Kfz. 250/7 s 80mm minometem.

Některé roty lehkých transportérů u průzkumných tankových praporů obrněných divizí granátníků byly rozšířeny; rota se pak skládala ze štábu a čtyř čet. Ve štábu byl jeden transportér Sd.Kfz. 250/3. V každé četě byla dvě vozidla Sd.Kfz. 250/3 a čtyři Sd.Kfz. 250/9.

Sd.Kfz. 250 v boji

Německé transportéry s polopásovým podvozkem se velmi dobře osvědčily nejen na nesjízdných ruských cestách, ale také v poušti. Jako první se objevila na africké frontě pozorovací vozidla, když v druhé polovině roku 1941 obdržel 155. Dělostřelecký pluk 36 vozidel Sd.Kfz. 253. Koncem roku 1941 a začátkem následujícího roku používaly německé oddíly v Africe malý počet Sd.Kfz. 251. Velká poptávka po polopásových vozidlech způsobila, že začátkem roku 1942 bylo rozhodnuto vyzbrojit vozidly Sd.Kfz. 250 nově budované roty transportérů v průzkumných praporech. Dodávky byly dosti skromné, neboť většina vozidel tohoto typu byla posílána na východní frontu. Začátkem května 1942 to bylo 25 kusů, z toho 10 z nich obdržel 33. průzkumný tankový prapor. Byly z nich vytvořeny dvě čety. Na vozidlech byly na místě provedeny určité úpravy. Byla přizpůsobena tropickým podmínkám a vyzbrojena francouzskými protitankovými kanony Hotchkiss ráže 25 mm. Většina jich byla zřejmě zničena během bojů, protože seznam výzbroje Tankové armády Afrika z listopadu 1942 obsahoval pouze čtyři Sd.Kfz. 250 a čtyři Sd.Kfz. 250/3 a nejsou v něm vozidla Sd.Kfz. 253. Jeden z transportérů ve velitelské verzi byl osobním vozidlem generála, později polního maršála Erwina Rommela. Používal ho také tvůrce německých tankových jednotek Heinz Guderian .

V posledních měsících války byla v německé armádě vytvořena řada improvizovaných tankových jednotek. Často byly vyzbrojeny také transportéry Sd.Kfz. 250. Jedním z takových oddílů byla od 24. ledna 1945 104. brigáda stíhačů tanků (104 JagdpanzerBrigade). K šesti praporům brigády byla připojena 111. školní brigáda stíhačů tanků, 115. prapor obrněných transportérů, prapor transportérů „München" a rota transportérů „Krampnitz". V té se nacházel jeden Sd.Kfz. 251/3, pět Sd.Kfz. 250/1 , pět Sd.Kfz. 250/3 a pět Sd.Kfz. 251/21.

Ukořistěná vozidla

Běžnou praxi Spojenců bylo používání ukořistěného německého vybavení, pokud zůstalo plně funkční. Ukořistěné Sd.Kfz. 250 používaly americké oddíly, i když tato vozidla byla spíše považována za kuriozitu. V Rudé armádě, která trpěla chronickým nedostatkem jakýchkoli vozidel, bylo velmi rozšířeno používání ukořistěných transportérů. V těchto vozidlech byly často německé kulomety nahrazovány sovětskými, zatímco dělostřelecká výzbroj zůstávala zachována.

Jednotlivé exempláře, které nebyly oficiálně zařazeny do evidence výzbroje, byly údajně používány i v 5. a 6. tankové divizi Polské lidové armády, jíž vytvářel Sovětský svaz. Konkrétnější informace v podobě snímků se zachovaly o transportéru Sd.Kfz. 250/10 používaném průzkumným oddílem 13. pluku samohybného dělostřelectva v období od března do května roku 1945. Na tomto vozidle byl namalován bílý orel a taktické číslo 10. Je doloženo, že transportér byl používán v boji, jeho poválečný osud však není znám.

Zdroj:
Amercom SA
internet