

DANMARKS Sdkfz. 251D

- den mest komplette i verden -

Tekst: Jens Henning Jensen, Gillelejegruppen

Foto: Gillelejegruppen

I årevis har køretøjet hensygnnet i Tøjhusgården, indtil entusiaster fik lov til at renovere det i to omgange, men først nu hos Gillelejegruppen er køretøjet igen blevet levende og bragt tilbage til den stand, det havde i 1945.

Tøjhusmuseet har sat køretøjet til restaurering hos Gillelejegruppen, der siden 2010 har arbejdet med de mange tekniske og unikke mekanikker på køretøjet.

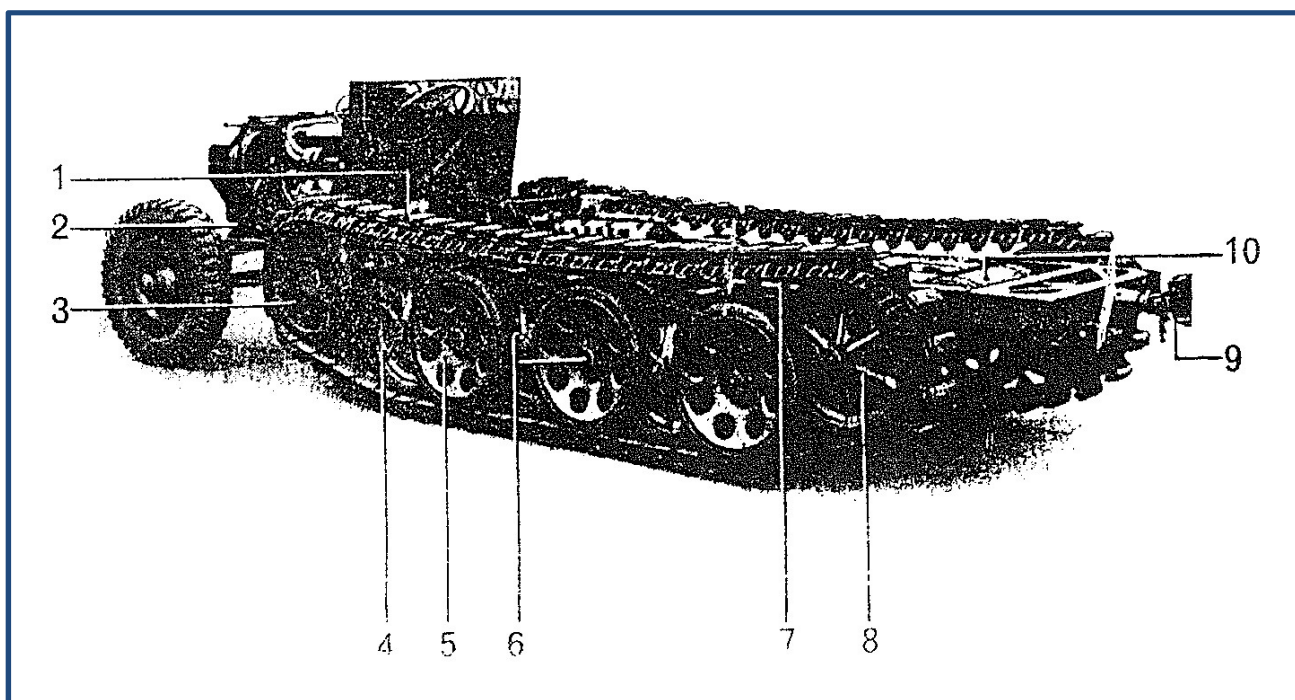


På dette foto af køretøjet, hvor den anvendes ved minerydningen på den jyske vestkyst efter 2. verdenskrig, ses nummerpladen - WH 336396 - tydeligt. Foto: Hans P. Kristoffersen

Historien bag Sdkfz. 251D - Vogn 203

Tirsdag d. 30. november 1943 kørte det færdig-samlede Sonderkraftfahrzeug 251 med stelnummeret 541029 ud af brokonstruktionsfirmaet Golnow und Sohn, Eisenwerkes samlehal på Alte Vulkanstrasse 15 i Stettin – dengang Østpreussen, i dag Polen.

Køretøjet var samlet her – men delene kom fra forskellige egne af Tyskland.



Billede af den komplette chassissramme fra den originale instruktionsbog:

Manual D660/4 Gerätebeschreibung und Bedienungsanweisung

Chassissrammen H kl 6p ankom samlet med hjul, vejrhjul, bælter, motor, gearkasse, styrtøj og forsæder til samlehallen. Chassis var fremstillet af Auto-Union, som under krigen fremstillede Fahrgestell Nr. 540001-546213. Produktionen startede i april 1943 – i november fremstillede og leverede Auto-Union 320 chassis.

6 Zylinder-Vergasermotor HL 42 TUKRM

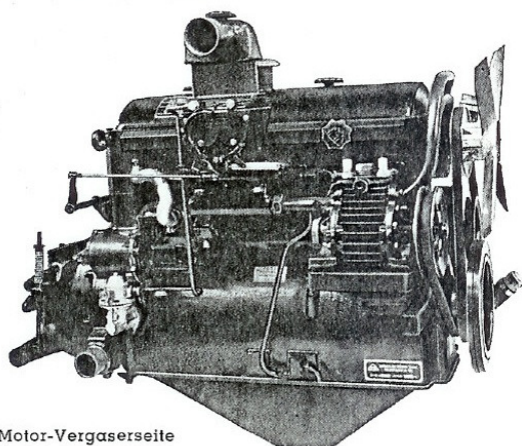


Abb. 1 Motor-Vergaserseite

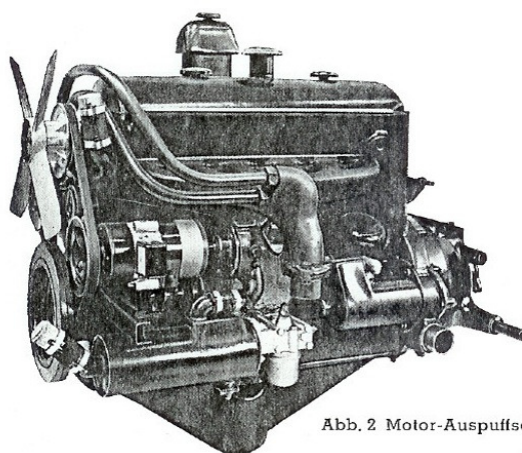


Abb. 2 Motor-Auspuffseite

2 billeder fra den originale instruktionsbog, her af den 6 cylindrede Mayback-motor

Motoren – en 6-cylindret Maybach HL 42 TUKRM vandkølet, 4.170 liter, 100 HP v. 2800 omdrejninger.

Motoren havde dengang som i dag motor nr. 024 1132 og gearkasse nr. 1804. Dækkene på forakslen var Luka dæk (massive), og de samme som sidder på i dag. Bælterne var af typen nr. 3586.

Dynamoen på køretøjet var en 300 watt dynamo, hvilket blandt flere andre var en af forskellene fra den tidligere C-model, der havde en 130 watt dynamo.

Pansringen (Panzergehäuse) var fremstillet i Kattowitz af Ferrum Kattowitz A.G., Werk Laurahütte.

Og som det sidste der kan siges om køretøjet denne tirsdag i 1943 var – at det var forsynet med WH registrering: WH 336396.

Efter færdiggørelsen af køretøjet overgives det til Heeres-Panzer-Nebenzeugamt Elbing til godkendelse og udlevering til en troppeenhed.



Pansring klar til montering



Monteringsrække i samlehal – fx Golnow u. Sohn

Her forsvinder sporene af køretøjet, og det må herfra og indtil maj måned 1945 være gætværk med hensyn til, hos hvilken enhed og hvor køretøjet har været.

Det mest sandsynlige er, at køretøjet er udleveret til 233. Reserve Panzer Division, der i 1943 forsættes til Danmark. De første enheder ankommer d. 18. november 1943 med jernbanetransport.

Divisionen blev oprettet d. 5. april 1943 i Frankfurt an der Oder, Wehrkreis III som 233. Panzer Grenadier Division, men blev d. 10. august ved omstrukturering i Wehrmachten omdøbt til 233. Reserve Panzer Division.

Divisionen blev i Danmark underlagt Wehrmachtsbefehlshaber Dänemark og dens enheder fordelt over Midtjylland.

Eftersom Divisionen var en uddannelsesdivision, der skulle forsyne udmattede eller nye enheder med uddannet personel, var det nødvendigt, at den havde udstyr til at uddanne med. Dermed også pansrede halvbæltekøretøjer, der var nødvendige i panser- og pansergrenaderenheder.

I løbet af perioden i Danmark leverede Divisionen materiel og personel til følgende enheder:

- 6., 19. og 25. Panzerdivision
- Panzerdivision Holstein
- Panzerdivision Clausewitz
- Panzerbrigade 202 (Panzer-Abteilung 2102 (Panther))
- samt flere andre

En gennemgang af de fotos som findes i dag af minerydningen fra juni 1945 og frem til afslutningen i 1947, viser Fahrgestel Nr. 541029 med nummerregistrering WH 336396 med enhedsnummer 203 (da det er en uddannelsesenhed kan der være blevet brugt særlige numre, men ellers er betydningen 2. Zug 3. Fahrzeug.)

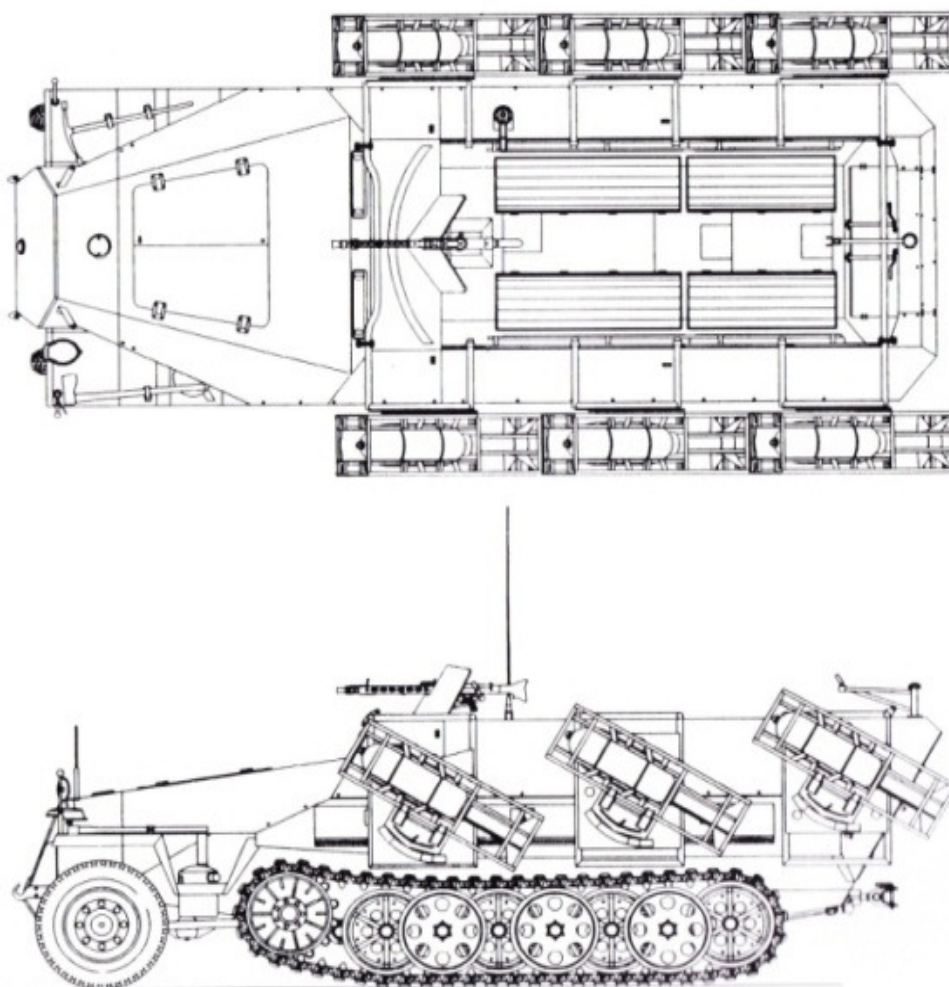
Af interessante ting, der kan ses på billederne er bemalingen eller mangel på samme. Der er bestemte områder, der viser, at der har været en montering på køretøjet, ligesom "antennerne" på fronten klart indikerer, at køretøjet har haft Schweres Wurfrahmen på som vist på tegningen nedenfor.



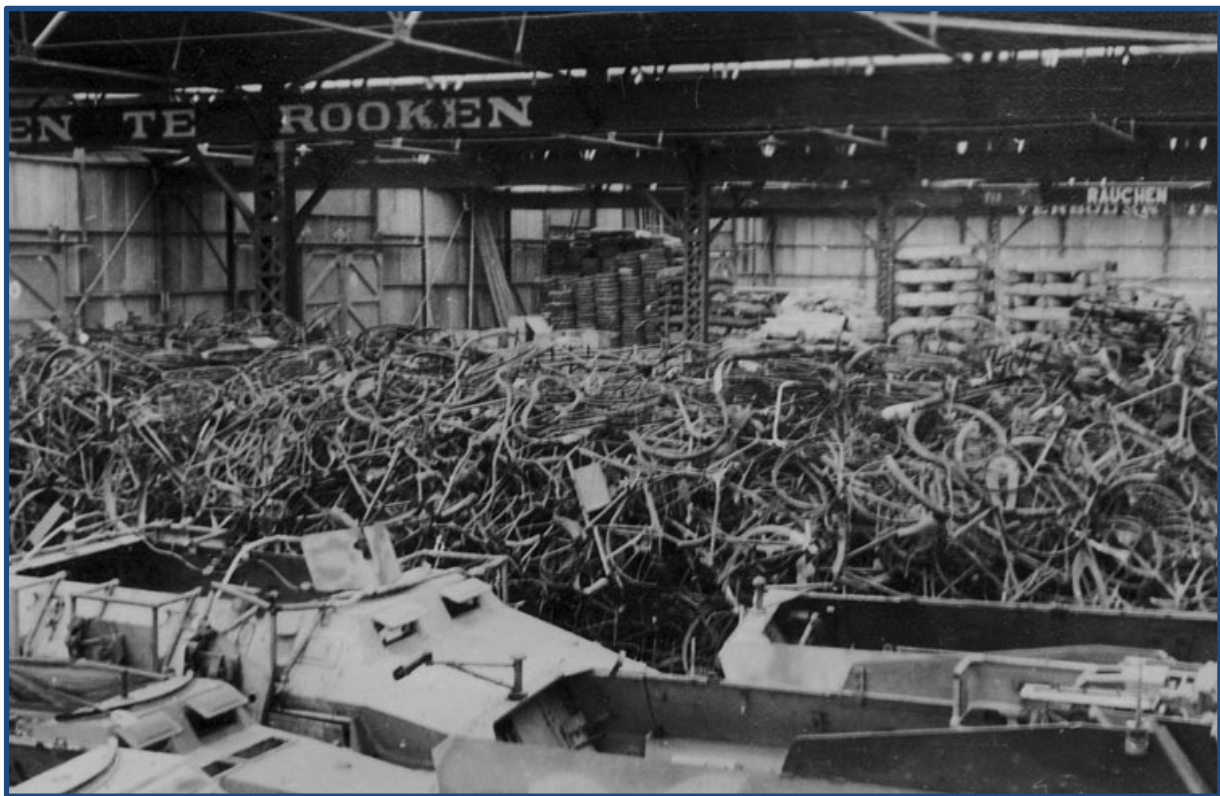
**Vogn 203 på stranden under minerydningen i 1945. Læg mærke til camouflage-malingen eller rettere, der hvor den mangler.
Foto: Lokalhistorisk Blåvandshuk.**



**Vogn 203 på Fanø eller Skallingen. Bemærk sigtestavene forrest på pansringen.
Foto: Knud Ramsgaard**



**Tegning af 251 med Schweres Wurfrahmen -
som af de allierede kaldtes: Walking Stuka og af tyskerne: Heulende Kuh**



Som det ses af dette billede fra Kolding Hallerne i 1945, så var der flere 251'ere med Wurfrahmen monteret. Foto: Marco Hansen

Det var lidt forskelligt, hvilke enheder der havde disse Wurfrahmen – men i panserbrigaderne fandtes der ammunition svarende til to monteringer af Wurfrahmen. Som det ses af nedenstående foto var det ikke unormalt, at det var et pionerkøretøj, der havde monteringen.



Pionerkøretøj fra 2. Panzerdivision i allieret tjeneste

Det fremgår endvidere af de forskellige fotos fra minerydninger i 1945, at køretøjet har været brugt i klitterne og på stranden til transport af udstyr og personel. Det har været vigtigt at have et terrængående køretøj.

Sammen med 203 er der fotos af tre andre 251D'ere med hver deres enhedsnummer – 201, 202 og 311. Skæbnen for disse køretøjer er for så vidt kendt, da der er billedokumentation for minepåkørsel med både 201 (på stranden formentlig mellem Vejers og Blåvand) og 202 (ved Hanstholm). 311's skæbne kendes ikke.

Da 203 i 1947 havde aftjent sin værnepligt ved minerydningen, kom den formentlig til Holmen i København, hvor Søværnet kortvarigt har brugt den, indtil den ødelagde et kardankryds og ikke længere kunne køre.

Tøjhusmuseet har sidenhen passet godt på køretøjet og har tilladt restauration både i 70'erne og 80'erne. Særlig den sidste renovering sammen med en ændret opbevaring fra Tøjhusgården til depot har reddet rigtig meget på køretøjet.

Gillelejegruppens renovering til kørende tilstand

Da Gillelejegruppen i forvejen havde bevist, at der var vilje til restaurering af store og vanskelige køretøjer – blandt andet en M10 Panzerjæger fra 1943, som var i ekstremt dårlig stand – så var det muligt at begynde på den tyske halvbælte Sdkfz 251 med nummeret 203.

Vi modtog 251'eren fra Tøjhusets depot i 2010.

Når vi starter en restaurering, begynder vi altid med den mekaniske stand – kan motoren, gearkassen osv. komme til at køre igen.

På køretøjet måtte vi aftage al panser for at komme til motor, drev og bælter. Motoren blev delvis adskilt, kompressionen målt. Motorblokken blev gennemgået, og på trods af vedholdende rygter om en frostsprængt motor var alt i tip top stand.



To fotos fra første del af renoveringen, hvor motor, gearkasse osv. bliver gennemgået

Det var der så til gengæld mange andre effekter, der ikke var. Starter, oliekoeler, karburator, dynamo, vandpumpe, magnetænding osv –alt blev adskilt og renses, nye lejer isat, kul monteret og så den sidste finish – maling.

Ventildæksel og køler var dog så dårlige, at de ikke kunne genbruges. Et nyt dæksel blev rullet og bukket, de gamle monteringer sat på. Sådan gik det også køleren, hvor det gamle kølerlegeme måtte lade livet helt til fordel for et nyt. De gamle monteringer blev påsat igen.

Kardankrydset til drivhjul i højre side var knust og på trods af ihærdige forsøg på at finde et "nyt" gammelt, lykkedes det til sidst under store vanskeligheder at fremstille et nyt. Historien er for lang, men for at illustrerer bare en smule af vanskelighederne kan det siges, at de involverer lande som Kina, Holland og Norge. Kardankrydset blev nyproduceret og sat på.



2 fotos fra den senere del af renoveringen, hvor vognen bl.a. fik helt nyt ledningsnet

Gearkassen skulle repareres i bakgearet. Benzintanken var gennemtæret og skulle tættes med tank sealer (hvilket normalt kun kan gøres med motorcykeltanke og ikke en 160 liters tank!!)

Tryklufttank og hele systemet af trykluftrør med alle ventiler, pakninger og rør blev repareret eller skiftet.

Da motoren var samlet igen, og en prøveudstødning var monteret, startede vi motoren. Den kørte perfekt uden mislyde efter 65 år. Der var dog lidt problemer med magnetændingen, som blev løst ved en opringning til en ven i Luxemburg (pgl. har to 251'ere).

Alle instrumenter var mere eller mindre ødelagte eller manglende. De blev repareret med nye skiver og glas samt fundet/købt på det internationale marked.



2 fotos fra den sidste del af renoveringen, hvor de sidste dele monteres og tjekkes

Et nyt ledningsnet blev fremstillet efter originale tegninger, bælternes gummipuder blev udskiftet med ny-fremstillede. Alle bælteled smurt to gange og alle smørenipler smurt. Den gamle lydpotte blev repareret og en passende "indmad" blev monteret.

I foråret kom den første prøvekørsel uden de helt store problemer, og siden er panseret blevet monteret. Alt panser er rensat eller nålehamret af og malet i original farve og med Kunsthartz maling.

Der udestår pt. montering af våbenaffutager og indvendige våbenholdere samt nye bænke. Og så mangler der selvfølgelig originalt radioudstyr, ildslukker mv.

Der er en del 251'ere tilbage i USA, England, Luxemburg, Polen, Tyskland og Frankrig. Her har vi haft et godt samarbejde – og de har haft fordel af at kunne trække på den mest komplette 251'er i hele verden.

Kilder: Tøjhusmuseet, Museumscenter Hanstholm, Lokalthistorisk Blåvandshuk, Axis history.