

Działo samobieżne Zrínyi II

105 mm Działo samobieżne 40/43.M Zrínyi II



Muzeum Broni Pancernej w Kubince, Federacja Rosyjska

Traktat pokojowy z Trianon narzucał nowej armii węgierskiej liczne ograniczenia na skutek, czego od początku lat 30.-tych XX wieku Węgrzy dysponowali uzbrojeniem pochodzącym z lat I Wojny Światowej, a często nawet jeszcze starszym. Podjęty na początku lat 30.-tych XX wieku program rozbudowany, zakładał uruchomienie w kraju produkcji czołgów lekkich i samochodów pancernych. Następnie Węgrzy kupili od Czechów licencję na produkcję czołgu średniego T-21, co pozwoliło na uruchomienie produkcji czołgu Turán oraz na opracowanie działa samobieżnego Zrínyi, które zostało uzbrojone w niemiecką haubicę połową, która także na Węgrzech była produkowana na licencji.

Historia konstrukcji

Przystępując do działań zbrojnych podczas II Wojny Światowej po stronie państw Osi, armia węgierska dysponowała stosunkowo słabym sprzętem pancernym. W czynnej służbie znajdowały się czołgi lekkie (lub tankietki) produkcji włoskiej CV.33 oraz

CV.35, czołgi lekkie rodzimej produkcji 38M Toldi oraz samochody pancerne 39M Csaba. Pojazdy te jednak charakteryzowały się zdecydowanie za słabym uzbrojeniem (uzbrojenie tych wozów w zależności od typu składało się z 8 mm karabinów maszynowych, rzadziej 20 mm automatycznych działem) oraz opancerzeniem. Te niedostatki bardzo boleśnie ujawniły się podczas działań węgierskiego Korpusu Szybkiego w 1941 roku, gdy węgierskie wozy pancerne walczyły przeciwko radzieckim pojazdom pancernym. Naczelne Dowództwo Armii już w 1939 roku osobiście zdawało sobie sprawę, że słabości posiadanych przez wojsko węgierskie parku sprzętu pancernego i aby temu tematowi zaradzić zwróciło się do rządu niemieckiego z prośbą o zgodę na zakup czołgów średnich Panzerkampfwagen IV. Zgody jednak nie otrzymano. W tym samym czasie Węgrzy nawiązali kontakty z czeskimi zakładami Škody (początkowo chodziło tylko o dokonanie naprawy dwóch zdobytych na Słowakach podczas walk, dwóch czołgów lekkich LT vz. 35), wówczas Czesi zaproponowali Węgom sprzedaż licencji na czołg średni T-21. Zaoferowany dla Węgrów pojazd posiadał odpowiednio dobre parametry i Węgrzy szybko kupili licencję na nowe pojazdy pancerne. Na ich podstawie powstał projekt węgierskiego czołgu średniego, nazwanego Turán.



Przerwa w szkoleniu węgierskich żołnierzy

Analiza działań Korpusu Szybkiego na Ukrainie w 1941 roku nasunęła Naczelnemu Dowództwu Armii wniosek o wprowadzenia do węgierskiej armii, nowego rodzaju jednostek liniowych, czyli artylerii szturmowej. W czerwcu 1942 roku kapitan József Barankay opracował na zlecenie Ministerstwa Obrony

(Honvédeség) – raport dotyczący utworzenia jednostek artylerii szturmowej. Szef Departamentu Zaopatrzenia Honvédeség – generał porucznik Arpád Denk-Doroszlaj z uznaniem odniósł się do tego materiału i w sierpniu 1942 roku wysłał on pismo do znanej fabryki broni Manfred Waiss, w którym zawarł on sugestię opracowania węgierskiego działa samobieżnego. Pismo to trafiło na ręce inżyniera Ernő Kovácsházy, który był ówczesnym głównym konstruktorem zakładów Manfred Waiss. Inżynier Ernő Kovácsházy w stosunkowo krótkim czasie opracował projekt wstępny danego pojazdu. Wyszedł on z założenia (mając tutaj pełną słuszość), iż należy w stopniu maksymalnym wykorzystać posiadane doświadczenia z budowy czołgów i poprzez odpowiednią adaptację znanych już układów jezdnych oraz zespołu napędowego – zbudować całkowicie nowy wóz bojowy. Jako jego uzbrojenie postanowiono (była to sugestia ze strony węgierskiej Honvédeség) – zainstalować na przyszłym wozie haubicę połową typu 40.M kalibru 105 mm produkowaną na niemieckiej licencji w zakładach DIMÁVAG. Była to niemiecka haubica połowa typu M37, która była produkowana licencyjnie od 1940 roku. Łącznie Honvédeség zamówił 244 egzemplarze tych haubic, z czego 100 egzemplarzy miało być przeznaczonych dla instalacji na wozach Zrínyi, a pozostałe trafić do jednostek piechoty. Nowy pojazd miał być zatem stosunkowo szybko zaprojektowany oraz tani – warunki możliwości produkcji węgierskich fabryk tego wymagały, to miało przekonać generała porucznika Arpáda Denk-Doroszlaj’a i zlecił on wykonanie pełnowymiarowej drewnianej makiety nowego wozu. W zakładach postanowiono, że do zbudowania posłuży pierwszy prototyp czołgu Turán (H-801).

Wanna kadłuba oraz jego korpus zostały powiększone o dodatkowe 450 mm (symetrycznie po 225 mm do przodu i do tyłu) i jego szerokość całkowita wynosiła 2900 mm, a szerokość wanny kadłuba (jednocześnie była to szerokość przedziału bojowego załogi) wynosiła 1850 mm. Nie uległ zmianie prześwit kadłuba i wynosił on teraz 380 mm. Długość kadłuba wynosiła 5100 mm, długość całkowita kadłuba wozu wynosiła 5450 mm, a długość

całkowita wozu 5900 mm. Oś główna haubicy była przesunięta w lewo w od osi głównej pojazdu o 650 mm. W płaszczyźnie poziomej haubica wychylała się 11 stopni (po 5,5 stopnia na prawą stronę i lewą stronę). Zaś w płaszczyźnie pionowej kąty podniesienia wynosiły od -8 stopni do +25 stopni. Haubica została osadzona na łożu, które zamontowano do rozpór w podłodze pojazdu oraz płyty czołowej przedziału bojowego. Płyta ta posiadała grubość 75 mm, a na jej zewnętrznej powierzchni znajdowała się mocno charakterystyczna półokrągła osłona pancerna. Haubica ta mogła prowadzić ogień amunicją odłamkową typu Gr. 38/33M o masie 15,04 kg o prędkości początkowej 471 m/s oraz amunicją przeciwpancerną typu Gr. 42M o masie 17 kg i prędkości początkowej 443 m/s. Zapas przewożonej amunicji wynosił 52 sztuki (30 sztuk granatów odłamkowych, 16 sztuk pocisków przeciwpancernych oraz 6 sztuk pocisków dymnych). Jednakże załogi wozów wykorzystując dodatkową przestrzeń pomiędzy pancernymi osłonami i kadłubem przewożono dodatkowy zapas amunicji, który zwiększano do nawet 90-95 sztuk nabojów. Uzbrojenie dodatkowe stanowił jeden karabin maszynowy Danuvia 34/40 MG kalibru 8 mm. Załoga wozu dysponowała jako uzbrojenia dodatkowego czterech pistoletów maszynowych oraz granatami ręcznymi.



Zrinyi II, 3. Bateria, 1. Batalion Szturmowy, Galicja, lato 1944 rok

Zastosowana bryła wozu była niezmiernie interesująca. Wysokość pojazdu wynosiła tylko 1900 mm. Płyty tworzące nadbudówkę zostały pochylone pod następującymi kątami: dwie płyty boczne ze stropu nadbudówki zostały pochylone pod kątem 78 stopni (kąt ustalony od osi pionowej), a płyty boczne pod kątem 80

stopni. Zastosowana grubość płyt pancernych wahała się od 13 mm do 75 mm. Przednia górna płyta miała grubość 75 mm, przednia dolna płyta kadłuba ma 50 mm oraz dodatkowo płytę grubości 25 mm (płyty te były montowane oddzielnie), dno kadłuba posiadało grubość 13 mm, tak jak płyta stropu przedziału bojowego, tylna płyta nadbudówki oraz górna płyta przedziału silnikowego. Tylna płyta pojazdu posiadała grubość 25 mm. Płyty pancerne kadłuba i nadbudówki były połączone ze sobą za pomocą śrub (śruby te były mocowane do kątowników i płaskowników). Środkowa płyta na stropie nadbudówki była łączona z płytami sąsiednimi za pomocą nitów. Stanowisko kierowcy wozu znajdowało się po prawej stronie, a tuż za nim stanowisko ładowniczego, który jednocześnie pełnił funkcję telegrafisty. Po lewej stronie swoje stanowisko zajmował celowniczy haubicy, a zanim było ułokowane stanowisko dowódcy wozu. Załoga wozu dysponowała dwoma wygodnymi wjazdami, do obserwacji pola walki służyły cztery stałe peryskopy, osłonięte półokrągłymi osłonami, wykonanymi z płyty pancernej. Kierowca wozu dysponował lukiem obserwacyjnym, który znajdował się w przedniej płycie nadbudówki i mógł być zasłaniany pancerną okiennicą, wówczas do obserwacji otoczenia przed wozem służył stały peryskop, który był zainstalowany w górnej płycie nadbudówki. W jej tylnej płycie znajdowały się dwuskrzydłowe drzwi, po otwarciu których, można było bez większych przeszkód wymontować w razie potrzeby haubice z wozu. Węgierscy konstruktorzy bardzo przezornie zadbali o dobry dostęp załogi do przedziału silnikowego. W jego stropie znajdowały się duże dwudzielne drzwi, a z lewej strony został wykonany wlot powietrza do silnika, zasłonięty pancerną żaluzją. Ponieważ za silnikiem znajdowała się skrzynia przekładniowa i zespoły mechanizmu skrętu oraz przekładnie boczne, zadbano również o zainstalowanie w płycie tylnej luków inspekcyjnych.

W końcu października 1942 roku na pokaz nowego pojazdu został zaproszony admirał Miklos Horthy, który wyraził pozytywną opinię o nowym pojeździe, działał samobieźne Zrínyi, który miał

zostać skierowany do seryjnej produkcji. Jednakże wraz z pierwszym publicznym pokazem, doszło do prawdziwego skandalu. Szybko okazało się, że o podjęciu prac nad całkowicie nową samobiezną haubicą nie wiedział generał porucznik Jenő Major, który miał pełnić funkcję Generalnego Inspektora Broni Pancernych i odpowiadał za produkcję czołgów Turán, bowiem Zrínyi miał być produkowany na zlecenie Zarządu Artylerii.



Działo szturmowe Zrínyi II w parku Vérmező, Budapeszt, Węgry, 1945 rok

Był to bardzo poważny problem Zrínyi miał mieć pancierz z płyt pancernych wykonanych ze stali pancernych typu Ajax produkowanych przez zakłady Magyar Vagon . Płyty pancerne o grubości 75 mm charakteryzowały się wytrzymałością rzędu 78-90 kg/cm². Jednakże do ich produkcji potrzebowano tytanu, który był sprowadzany z Szwajcarii oraz okupowanej Belgii. Wziąwszy pod temat trudności materiałowe oraz coraz bardziej nieciekawą sytuację na froncie wschodnim, to priorytet miała tutaj produkcję czołgu. Kolejny problem stanowiło szkolenie węgierskich załóg pojazdów pancernych. Kierowca wozu, działonowy oraz dowódca mogli oczywiście nosić mundury artylerii, ale ich szkolenie mogło się odbywać tylko w Szkołach Wojsk Pancernych, a te musiały równocześnie szkolić załogi dla pojazdów pancernych do 1. Dywizji Pancernych oraz 2. Dywizji Pancernych. Ostatecznie węgierski Zarząd Artylerii nie ustąpił i nie zgodził się na przekazanie szkolenia węgierskich załóg dla dział samobieżnych, których cały cykl miał być

realizowany w szkołach pancernych, to proces ten przeprowadzano na terytorium Niemiec oraz w mieście Hajmáskér w węgierskiej Szkole Artylerii.

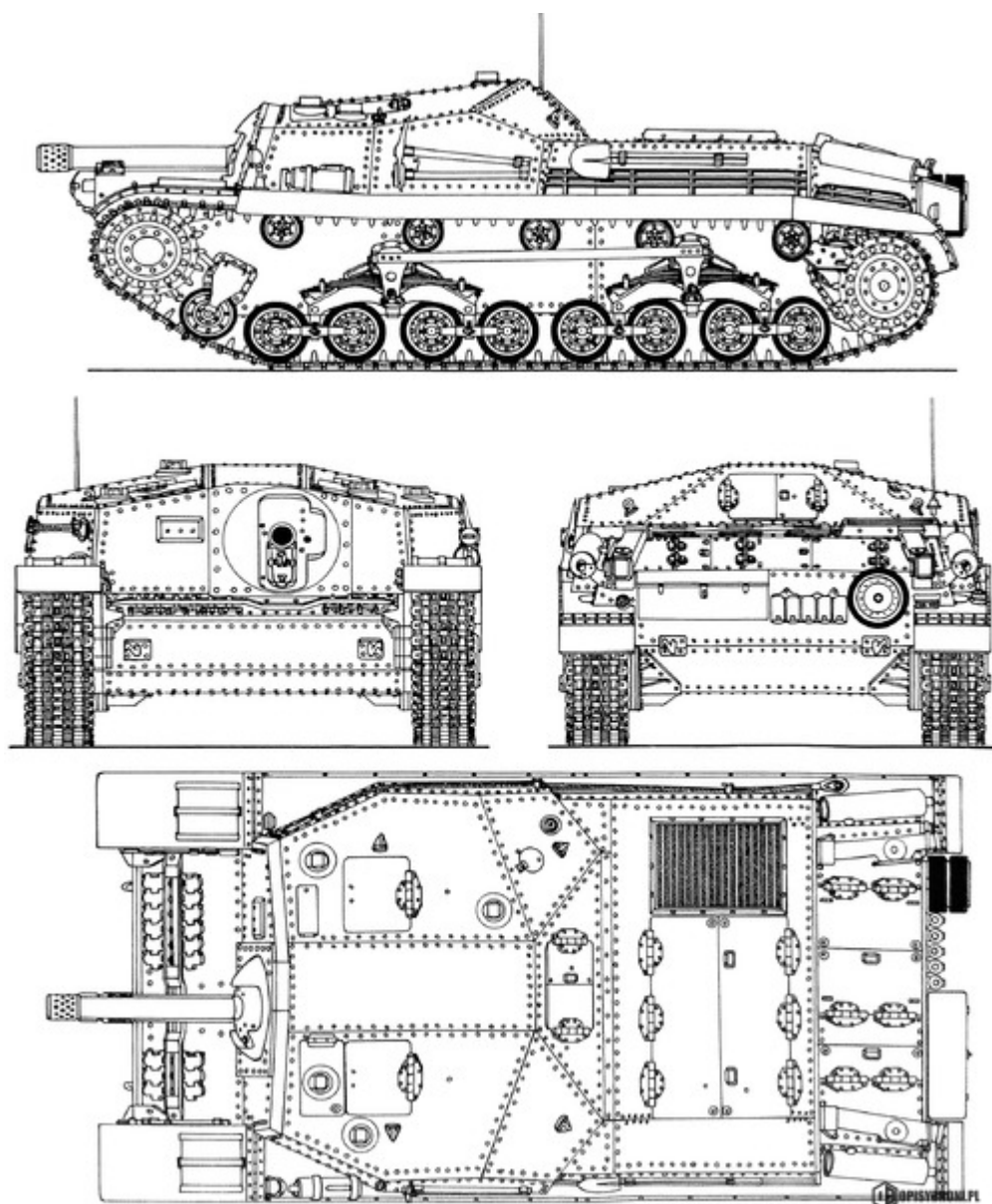
12 grudnia 1942 roku rozpoczęto budowę pierwszego modelu prototypowego. Prace te zakończono 28 stycznia 1943 roku i „żelazny” prototyp Zrínyi (używano do jego budowy została stal, używana do produkcji pieców kotłowych), został przekazany do Szkoły Artylerii w Hajmáskér. Dwa dni wcześniej (26 stycznia 1943 roku), gdzie został podpisany oficjalny kontrakt na dostawę 40 egzemplarzy nowego pojazdu pancernego. Nowa samobieżna haubica otrzymała oznaczenie 40/43.M Zrínyi rohmtarack lub Zrínyi 105, czyli „Haubica szturmowa Zrínyi”, później pojazd otrzymał oznaczenie Zrínyi II (nazwa dla nowej samobieżnej haubicy została nadana na cześć węgierskiego bohatera narodowego, z walk toczonych w Turkami Miklosza Zrínyi, który żył w latach 1508-1566). Jeden egzemplarz samobieżnej haubicy miał kosztować 440 000 pengó (jednakże cena ostateczna wzrosła do 500 000 pengó), jednocześnie komisja M0 nakazała podjęcie przygotowań do rozpoczęcia masowej produkcji haubic. Aby poznać taką produkcję, do III Rzeszy Niemieckiej została wysłana komisja, która miała się zapoznać z produkcją niemieckich dział szturmowych Sturmgeschütz III oraz Sturmgeschütz IV. W raporcie przygotowanym dla M0 podkreślono, iż masowe wytwarzanie węgierskich haubic szturmowych Zrínyi jest niemożliwe, a największy problem stanowiło tutaj masowe wytwarzanie bardzo skomplikowanego w produkcji podwozia gąsienicowego. Równocześnie węgierskie M0 dotarł raport omawiający najnowsze radzieckie czołgi. W raporcie tym zwrócono uwagę, że samobieżna haubica Zrínyi nie będzie w stanie skutecznie zwalczać radzieckie czołgi średnie T-34 i będzie właściwie bezużyteczna na tym polu. Zdecydowano się zatem wprowadzić do produkcji nowy model uzbrojony w najnowszą ar matę czołgową typu 43.M kalibru 75 mm wyrabiany przez zakład Mavag. Pojazd otrzymał nazwę 44.M Zrínyi I rohamágyú lub oznaczenie Zrínyi 75, gdzie od tego momentu wprowadzono oznaczenie Zrínyi II.

Pocisk przeciwpancerny, wystrzeliwany z tego działa osiągał prędkość wylotową 770 m/s i na odległości 600 metrów był w stanie przebić stalową płytę pancerną o grubości 76 mm, ustawionej pod kątem 30 stopni.

Pierwsze wstępne zapotrzebowanie węgierskiej armii na samobieżne haubice Zrínyi dotyczyło 100 egzemplarzy. Węgierski Sztab Generalny chciał bowiem, aby każda dywizja piechoty oraz kawalerii otrzymała na swoje wyposażenie jeden dywizjon artylerii szturmowej. Dywizjon ten miał być trzy-baterijny, każda bateria miała się składać z trzech plutonów pojazdów. Jeden pluton miał się składać z trzech pojazdów, dodatkowo w baterii miał się jeszcze znajdować wód dowódcy. Więc łącznie miało się tam znajdować 10 pojazdów Zrínyi w baterii, a łącznie 30 pojazdów w batalionie. Dwie baterie oraz pojazd dowódcy 3. baterii miały tworzyć wozy Zrínyi I, zaś trzecia bateria miała być wyposażona w wozy Zrínyi II. Do końca 1944 roku do służby miały wejść trzy dywizjony, a do końca 1945 roku kolejnych pięć. Produkcja seryjna wozów Zrínyi I do końca 1944 roku miała osiągnąć liczbę 90 egzemplarzy, a w 1945 roku 110 egzemplarzy, jednocześnie produkcja Zrínyi II miała wynieść tylko 50 egzemplarzy oraz 40 pojazdów szkolnych. Ponieważ zakładano tak dużą produkcję od września 1944 roku głównym producentem dział szturmowych Zrínyi miały być zakłady Manfred Weiss oraz Ganz.

Pierwsze trzy egzemplarze pojazdów seryjnych (czyli tak jak w przypadku Turánów) były tzw. „żelazne”, czyli na konstrukcję wykonaną ze stalowych kątowników i płaskowników, były przykręcane zwykłe płyty stalowe. Pojazdy otrzymały następujące numery: 3H-000 do 3H-002 i opuściły zakłady we wrześniu 1943 roku. Wozy te były traktowane, jako pojazdy szkolne i zostały skierowane do 1. dywizjonu artylerii szturmowej. Kolejne wozy z pierwszego zamówienia zostały zbudowane w październiku, listopadzie i w grudniu 1943 roku w seriach po 10 egzemplarzach, ostatnie 7 pojazdów opuściło zakłady Manfred Weiss w styczniu 1944 roku. Pojazdy otrzymały

numery do 3H-039. W marcu prace te były kontynuowane przy kolejnej partii pojazdów (50 sztuk), jednak braki w dostawach materiałów spowodowały dalsze przerwanie prac nad ich kolejnymi dostawami, ostatecznie postanowiono, że zostanie zakończona budowa jedynie 20 pojazdów, które znajdowały się w największej fazie ich montażu. Haubice samobieźne Zrínyi zostały przekazane węgierskiej armii w kwietniu oraz czerwcu 1944 roku. Według niektórych informacji część węgierskich haubic szturmowych została wyposażona w radiostacje czołgowe typu R/5a. W drugiej części 1944 roku na części pojazdów instalowane było dodatkowe opancerzenie w postaci pancernych płyt lub siatek typu Thoma na burtach pojazdów.



105 mm Działo samobieźne 40/43.M Zrínyi II

W lutym zakończono zakończone zostały testy samobieźnych haubic szturmowych Zrínyi. Prototyp działa został ponownie zbudowany na podwoziu H-801, jego osiągi były bardzo zachęcające. Postanowiono zatem jak najszybciej rozpocząć jego produkcję seryjną. Jednak napotkano na duże trudności z produkcją seryjną głównego uzbrojenia wozu, które miały być wytwarzane w Diósgyőr, zakłady te nie były w stanie sprostać tak trudnemu zadaniu. Zbudowany model prototypowy został użyty do prób poligonowych. W październiku 1944 roku prototyp ten był testowany w Hajmäsker z zainstalowaną sześciolufową wyrzutnią raketową kalibru 152 mm.

27 lipca 1944 roku zakończono budowę ostatnich sześciu egzemplarzy haubic w zakładach Manfred Weiss – były to pojazdy z numerami 3H-060 – 3H-066. W kilka dni później zakłady produkcyjne Manfred Weiss zostały zbombardowane przez amerykańskie samoloty bombowe. Duże zniszczenia objęły oddział budowy czołgów. W zbombardowanej hali montażowej zniszczeniu uległy podzespoły do 15 egzemplarzy haubic, podwozia gąsienicowe oraz prototyp czołgu Tas. Udało się ocalić kadłuby oraz podzespoły podwozia do dział szturmowych Zrínyi I oraz 30 silników do tych wozów.



Załogi węgierskie na pierwszym planie z 2. baterii 1. dywizjonu, gdzie na lewym błotniku jest widoczne godło dywizjonu

Ocalałe podzespoły zostały następnie przetransportowane do zakładów Granz, gdzie rozpoczęto ich dalszy montaż. Sześć dział było gotowych 6 września 1944 roku rozpoczęto proces

ewakuacyjny zakładów i dalsza produkcją wstrzymano. Prawdopodobnie jeden z pojazdów przeszedł remont jeszcze przed dniem 15 listopada 1944 roku, a dwa następne egzemplarze były już na ukończeniu, jednak ich cała dokumentacja zaginęła.

Służba liniowa



Dodatkowo wyposażony (boczne osłony Thoma) 43M Zrinyi II, 3. Bateria, 1. Batalion Szturmowy (1. Rohamtuzer Osztály), Galicja, lato 1944 rok

W lutym 1943 roku kapitan Josef Barankay wraz z grupą trzech węgierskich oficerów artylerii został skierowany do niemieckiej szkoły w Jüteborg, położonego niedaleko Berlina. Oficerowie węgierscy mieli tam przejść pełne przeszkolenie teoretyczne i praktyczne, dotyczące zgrzywania i wyszkolenia załóg dział szturmowych. Kurs ten trwał łącznie sześć tygodni, kiedy po powrocie na Węgry, kapitan Josef Barankay złożył bardzo obszerny raport, w którym postulował jak najszybsze utworzenie batalionów artylerii szturmowej.

Niestety, środkami jako dysponowało wtedy MO, było mocno niewystarczające. Dostawy sprzętu niemieckiego były mocno ograniczone i dotyczyły tylko jednostek pancernych, które znajdowały się na froncie wschodnim. Niemcy dostarczali sprzęt pancerny w ramach uzupełnień poniesionych przez Węgrów strat – uzupełnienia dotyczyły tylko czołgów, natomiast Niemcy cały czas odmawiali dostarczenia dział szturmowych dla jednostek piechoty.



Załoga wozu na ćwiczeniach, na ich głowach hełmy czołgowe starszego typu, używane w latach 30.-tych XX wieku

We wrześniu 1943 roku został sformowany 1. dywizjon artylerii szturmowej pod dowództwem kapitana Josefa Barankay. Dywizjon ten składał się z trzech baterii. Etat baterii przewidywał wyposażenie jej w 9 pojazdów oraz 1 pojazd dowódcy baterii. Łącznie w batalionie miało się znajdować 30 maszyn bojowych tego typu. Ze względu na produkcję haubic szturmowych 1. dywizjon artylerii szturmowej miał być wyposażony tylko w działa Zrínyi II. Pierwsze 10 egzemplarzy jednostka ta otrzymała w momencie jej powstania. W listopadzie i w grudniu otrzymano kolejne 20 egzemplarzy. Pod koniec grudnia do dywizjonu skierowano jeszcze jedną maszynę jako pojazd dowódcy. Tak więc w 1. dywizjone znajdowało się łącznie 31 haubic szturmowych Zrínyi II.

Początek 1944 roku przebiegał na intensywnym szkoleniu, które odbywało się w Szkole Artylerii w Hajmáskér. W kwietniu 1944 roku 2. oraz 3. baterię postanowiono wysłać na front wschodni. 12 kwietnia obie jednostki oraz sztab 1. baterii zostały załadowane na lory kolejowe i wysłane na front. 14 kwietnia Węgrzy przybyli na stację w Stanisławowie. Baterie przydzielono operacyjnie do VII Korpusu Armijnego, który wchodził w skład 1. Armii znajdującej się w składzie Grupy Armii „Północna Ukraina”. 2. bateria została skierowana do 16. Dywizji Piechoty i 21 kwietnia pod miejscowością Bohorodczany przeszła ona swój chrzest bojowy. W końcu kwietnia na front do Galicji Wschodniej przybyła także 1. bateria z 10

egzemplarzami haubic szturmowych. W czerwcu 1944 roku wojska radzieckie znajdowały się w natarciu, co spowodowało duże straty w sprzęcie oraz materii ludzkiej. 13 czerwca 1944 roku w toczonych walkach poległ dowódca węgierskiej 1. baterii – kapitan Josef Barankay. Nowym dowódcą jednostki został major Doory Nandor. W 1. i 2. baterii, które następnie wzięły na siebie główny ciężar toczących się walk z wojskami radzieckimi, zanotowane zostały duże straty, które dotyczyły w głównej mierze ludzi, sprzętowo sytuacja przedstawiała się trochę lepiej. 1. bateria straciła dwie samobieżne haubice, zaś 2. bateria trzy pojazdy. Zważywszy na coraz to większe zużycie sprzętu pancernego z jednostek węgierskich, zdecydowano się o wydaniu rozkazu ewakuacji 1. dywizjonu z powrotem na Węgry. Wycofanie to rozpoczęto w dniu 28 lipca. 3. bateria, iż stanowiła jednostkę obwodową, została ewakuowana z całością swojego wyposażenia (10 wozami Zrínyi II). Natychmiast skierowano ją w rejon Przełęcz Tatarskiej w Karpatach. Toczące się walki o utrzymanie tego ważnego przejścia były bardzo ciężkie, dowódca baterii porucznik Tibor Rátz został odznaczony Krzyżem Żelaznym II klasy. Oficer ten dowodził pojazdem pancernym o imieniu własnym „Sari”, nadanym na cześć jego narzeczonej. Na skutek awarii przekładni technicznej w haubicy szturmowej, załoga wozu dostała się do radzieckiej niewoli pod miejscowością Vérmező. Porucznik Tibor Rátz został zabity w trakcie próby ucieczki z obozu jenieckiego.

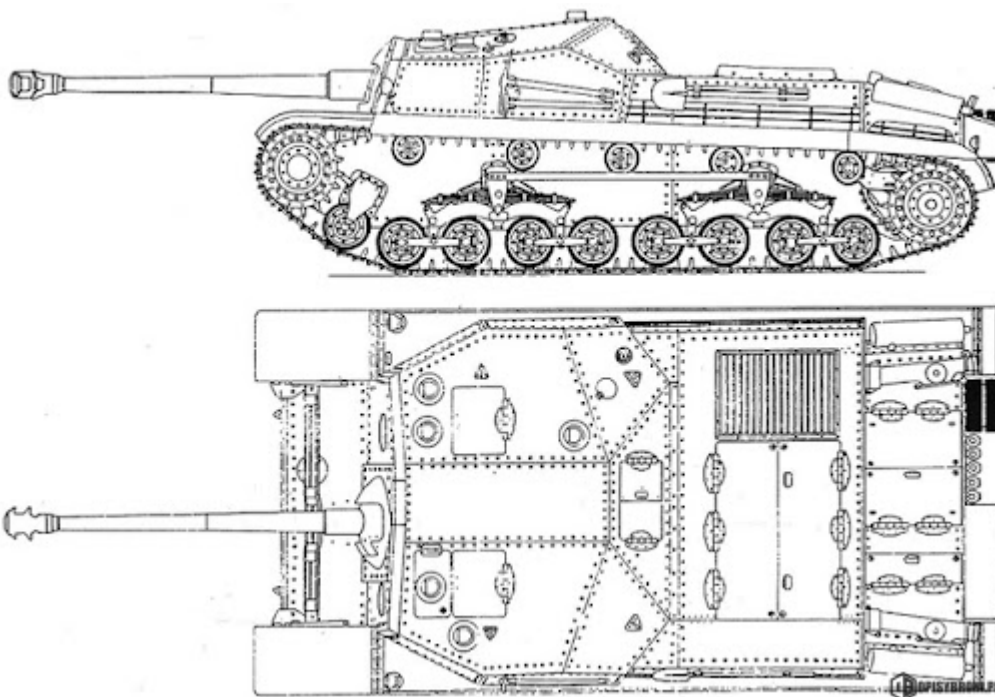


Prototyp wozu – niszczyciela czołgu 44.M Zrínyi I

Na Węgrzech zostały sformowane kolejne dywizjony artylerii szturmowej. 10. dywizjon pełnił tutaj rolę jednostki szkolnej i dysponował haubicami szkolnymi 1. dywizjon wziął udział w walkach nad jeziorem Balaton i następnie w samym oblężonym Budapeszcie, gdzie załogi walczyły aż do upadku miasta. 10. dywizjon po skompletowaniu załóg i otrzymanie uzupełnienia walczył na terytorium Słowacji, gdzie utracił posiadane pojazdy. Na jednej z ulic Bratysławy po zakończeniu wojny znaleziono został odnaleziony pojazd o numerze 3H-050, który został wyremontowany w zakładach Škody i znajdował się on na ewidencji wojskowej armii czechosłowackiej aż do 1950 roku. Dalszy jego los nie jest znany.

Bardzo ciekawy epizod z samobieźnymi haubicami Zrínyi II wiąże się z ich służbą w szeregach armii radzieckiej. W dniu 9 września 1944 roku rozkazem numer 0352 powołano w 18. Armii samodzielny armijny batalion czołgów zdobywczych. W jego składzie znajdowało się łącznie 40 oficerów i 138 podoficerów z 239. zapasowego pułku strzeleckiego. W batalionie były 32 pojazdy w tym: 8 czołgów średnich Turán, 2 czołgi lekkie Toldi, 3 haubice szturmowe Zrínyi II oraz 2 samobieżne działa przeciwlotnicze Nimrod. Rosjanie w swojej ocenie byli bardzo krytyczni w stosunku do pojazdów pancernych produkcji węgierskiej. Jedynie dobrą opinię zebrał samobieżny przeciwlotniczy Nimrod oraz częściowo haubica samobieżna Zrínyi II. Niska sylwetka pojazdu sprawiała, że był on trudny do trafienia w terenie, jednak jego główne uzbrojenie było po prostu mało efektywne. Nie wiadomo dokładnie jak dostały się te pojazdy w ręce radzieckich żołnierzy. Pewne informacje mówią, że część tych pojazdów, w tym właśnie wozy Zrínyi II zostały zdobyte pod Stanisławowem. Jeżeli Rosjanom udało się uruchomić trzy pojazdy, można się sugerować tym, że zostały one opuszczone przez swoje węgierskie załogi, gdy te maszyny uległy awariom technicznym. Rosyjskie instrukcje przeznaczone dla pojazdów węgierskich wprost stwierdzały, że węgierskie wozy pancerne nie nadawały się do walki z sprzętem pancernym przeciwnika, natomiast nadawały się do walki z piechotą

przeciwnika. Pierwsze walki radzieckiego batalionu miały miejsce w dniu 15 września 1944 roku w rejonie Użgorodu. 13 października batalion ten został przydzielony do 5. Brygady Pancерnej Gwardii. 14 października w służbie radzieckiej znajdowały się jeszcze dwie haubice szturmowe Zrínyi II, a 15 stycznia 1945 roku już tylko jedna haubica samobieżna Zrínyi II. W końcu stycznia 1945 roku wszystkie dostępne pojazdy zostały skierowane na remont. W trakcie toczonych się walk Rosjanom udało się zdobyć kilka niemieckich dział szturmowych Sturmgeschütz 40, jednakże nie wiadomo czy były to pojazdy w służbie niemieckiej, czy znajdujące się na wyposażeniu węgierskich żołnierzy. Jeden do dziś zachowany egzemplarz węgierskiej haubicy samobieżnej Zrínyi II znajduje się w zbiorach rosyjskiego muzeum broni pancерnej w Kubince. Pojazd ten ostał zdobyty przez radzieckich żołnierzy z uszkodzonym działem przez swoją załogę. Pojazd ten nosi imię własne „Irenke”, jednakże węgierskim historykom nie udało się ustalić przynależności tego pojazdu do danej jednostki.



Podstawowe dane taktyczno-

techniczne haubicy samobieżnej Zrínyi II

- Masa bojowa wozu – 21 500 kg
- Załoga wozu – czterech żołnierzy (dowódca, celowniczy, ładowniczy. Kierowca)
- Wymiary konstrukcji:
- Długość kadłuba – 5450 mm
- Długość całkowita wozu (wraz z uzbrojeniem) – 5900 mm
- Szerokość całkowita – 2800 mm
- Wysokość wozu – 1900 mm



Jeden z trzech prototypów tzw. “żelaznych” wozów Zrínyi

- Prześwit kadłuba – 380 mm
- Układ jezdny – zawieszenie zblokowane w wózkach jezdnych po dwa koła jezdne, amortyzacja dzięki resorowi głównemu typu piórowego, para kół napędowych zainstalowana z tyłu kadłuba, para kół napinających z przodu kadłuba, oba koła były zębate. Górny bieg gąsienicy był podtrzymywany przez znacznie cztery rolki, pomiędzy kołem napinającym, a pierwszym wózkiem ulokowane było mniejsze koło wyrównujące naprężenie pasa gąsienicy
- Szerokość masa gąsienicy – 420 mm

- Długość oporowa gąsienicy – 3430 mm
- Pasy gąsienic – (w zależności od danych) 106-107 ogniw
- Gąsienice typu – jednogrzebieniowe, jednosworzniowe, kute
- Nacisk jednostkowy na grunt – 0,72 kg/cm²
- Nacisk jednostkowy na grunt z zainstalowanymi ekranami bocznymi – 0,75 kg/cm²
- Napęd wozu – silnik gaźnikowy, 4-suwowy Weiss Manfred V-8, chłodzony wodą o mocy 260 KM przy 2000 obr./min.



Prototyp 44M Zrínyi I w połowie 1944 roku

- Cylindry – skok 140 mm, średnica 130 mm, pojemność 14 866 cm³
- Układ napędowy – sprzęgło główne, wielotarczowce, skrzynia przekładniowa planetarna z reduktorem, 6 biegów do przodu, planetarne mechanizmu skrętu ze sprzęgłami bocznymi oraz hamulcami, przednie boczne
- Zasięg wozu:
 - Na drogach bitych – do 220 km
 - W terenie – do 160 km
- Zużycie paliwa – średnie – 180 litrów na 100 km

- Prędkość minimalna wozu – 3 km/h
- Prędkość maksymalna wozu – 43 km/h
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
 - Brody – o głębokości 900 mm
 - Rowy – o szerokości 2200 mm
 - Ścianki – o wysokości do 800 mm
 - Kąt podjazdu – 45 stopni
- Uzbrojenie wozu – 1 haubica MAVAG 40/43M L/20,5 kalibru 105 mm (zapas amunicji 42 sztuki nabojów), 1 karabin maszynowy Danuvia 34/40 MG kalibru 8 mm

Bibliografia

1. Zbigniew Lalak, Węgierskie Działo Samobieżne Zrínyi, Czasopismo Technika Wojskowa Historia Nr. 1/2011, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa
2. Zbigniew Lalak, Działo samobieżne Zrínyi, Czasopismo Militaria XX-Wieku Nr. 5/2005, Wydawnictwo KAGERo, Lublin
3. Maksym Kołomyjec, Ilja Moszczanski, Pojazdy zdobyczne w armii sowieckiej 1941-1945, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2003 rok
4. https://tank-afv.com/ww2/hungary/43M_Zrinyi.php
5. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Zrinyi_\(self-propelled_gun\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Zrinyi_(self-propelled_gun))