

## Sturm(panzer)mörser Tiger "SturmTiger“



Německý zbrojní průmysl sice za 2. světové války nebyl schopen vyrábět bojová vozidla ve stejných množstvích jako jeho protivníci, snažil se však vyrábět vozidla na vysoké technické úrovni. Vzniklo tak mnoho specializovaných vozidel, určených pro velmi úzce vymezené úkoly. To ale vedlo k výrobě malých sérií konstrukčně komplikovaných a výrobně drahých strojů, což se negativně projevilo na počtu vyráběných tanků a samohybných děl. Na druhou stranu je třeba přiznat, že část těchto specializovaných vozidel se velmi dobře osvědčovala v praxi a měla vysokou účinnost. Jednou takovou kategorií byly útočné tanky, které ve skutečnosti byly samohybnými děly určenými pro bezprostřední kontakt s protivníkovou obranou v opevněních nebo v zastavěném terénu. Poptávka po těchto vozidlech vznikla na základě zkušeností z počátečních operací na východní frontě, kde německá armáda vedla úporné boje ve velkých městech.

### Německé útočné tanky



Brummbär SdKfz 166

První pokusy o výrobu útočného tanku (Sturmpanzer) byly neohrabané a nesly všechny známky provizoria. V roce 1940 bylo na 38 podvozcích již zastaralého lehkého tanku PzKpfw I Ausf. B postaveno těžké útočné pěchotní dělo (Sturminfanteriegeschütz) sIG 33 ráže 150 mm chráněné zepředu a částečně i po straně tenkým pancířem. Vozidlo zvané Sturmpanzer I Bison neboli 15 cm sIG 33 (Sf) auf PzKpfw I Ausf. B bylo málo stabilní a přetížený podvozek byl vysoce poruchový. O rok později proběhly pokusy postavit útočný tank se stejným dělem, ale na větším podvozku lehkého tanku PzKpfw II, u nějž byla rozšířena korba a přidán jeden pár pojezdových kol. Tentokrát bylo samohybné dělo 15 cm sIG 33 auf Fahrgestell PzKpfw II (SF) zbaveno téměř veškeré pancéřové ochrany, ale lafetace hlavní zbraně byla již technicky na úrovni. Firma Alkett upravila 12 starších tankových podvozků na vozidlo označené Sturmpanzer II Bison. I když bylo lehké a stabilní, osádka měla stísněný bojový prostor bez pancéřové ochrany. Všechna vozidla skončila v Africe u Rommela Afrikakorpsu, kde však nikdy nebyla využita ve své původní roli.

Mnohem lépe se osvědčily polní úpravy na podvozku jednoho exempláře středního tanku PzKpfw III Ausf. H provedené v Africe pro Afrikakorps. Prototyp vycházející z tohoto vozidla pak v zimě 1941/ 1942 postavila firma Alkett na vhodnějším podvozku samohybného děla StuG III. Měl hmotnost 21 t a byl vyzbrojen stejným dělem sIG 33. Bojový oddíl byl zcela chráněn pancířem, jehož tloušťka v přední části dosahovala 50 mm (později až do 80 mm ). Uvnitř

vozidla bylo umístěno 30 ks munice. V roce 1942 byla postavena série 12 vozidel označená Sturminfanteriegeschütz 33B. Zpočátku se armáda o toto vozidlo příliš nezajímala. Vzpomněla si na něj až v průběhu bitvy o Stalingrad. Již na začátku bojů se samohybná děla osvědčila tak dobře, že v září 1942 padlo rozhodnutí postavit dalších 12 vozidel. Ta však byla dokončena až na jaře 1943, tedy v době, kdy bitva ve městě již dávno skončila.

Úspěšné použití těchto zbraní ovšem na Hitlera tak zapůsobilo, že v říjnu 1942 vydal rozkaz o montáži houfnice ráže 150 mm na podvozek středního tanku PzKpfw IV. Vozidlo Sturmpanzer IV Brummbar (Sd.Kfz. 166) bylo vyzbrojeno houfnicí StuH 43 L/ 12. V letech 1943-1945 bylo postaveno celkem 306 těchto samohybných děl. Čelní pancíř o tloušťce 80-100 mm poskytoval osádce účinný kryt. Přestože byl Brummbar (bručoun) určen především k bojům ve městě, své hlavní využití našel jako podpůrné vozidlo tankových jednotek. Ještě ve fázi projektu vznikla také myšlenka postavit i verzi samohybného mozdíře ráže 210 nebo 220 mm.

Těžké útočné pěchotní dělo sIG 33 ráže 150 mm bylo montováno i na československé tanky LT vz. 38. Mezi únorem 1943 a zářím 1944 vzniklo 372 vozidel Grille (cvrček), a to jak na podvozcích těchto tanků, tak na podvozcích analogických německých strojů PzKpfw 38(t) verzí H a K. 30 kusů pěchotních děl siG 33/2 bylo v pražské ČKD zamontováno rovněž do podvozku stíhače tanků Hetzer (štváč), což si však vyžádalo značné zvýšení jeho korby.

## Sturmtiger



V době, kdy vznikal prototyp útočného tanku Brummbar, byla jeho koncepce považována za tak zdařilou, že bylo rozhodnuto o výrobě podobných vozidel s ještě silnějším pancířem a výzbrojí. Na jaře roku 1943 vznikl záměr výroby útočného tanku Bär (medvěd) vyzbrojeného mozdířem ráže 305 mm s náměrem od 0 až +70°. Existovaly dvě koncepce tohoto vozidla. V jedné se měl použít modifikovaný podvozek těžkého tanku Tiger, ve druhé korba teprve vyvíjeného tanku PzKpfw VII Löwe. Podle předpokladu měla hmotnost samohybného děla dosáhnout kolem 120 t. Jako pohon byl plánován 12válcový motor Maybach HL 230 P30 o výkonu 522 kW (700 koní), jenž měl umožnit dosažení maximální rychlosti 20 km/h. Mozdíř ovládaný pouze v náměru byl schopen střílet do vzdálenosti 10 500 m projektily o hmotnosti 350 kg s 50 kg výbušné nálože. Přední pancíř měl mít tloušťku až 130 mm a boční 80 mm. Vozidlo pro šestičlennou osádku mělo plánovanou délku 8,2 m, šířku 4,1 m a výšku 3,5 m. Byl však zhotoven pouze projekt a práce nad tankem Löwe se protáhla do konce války.

Další koncepce z léta 1943 předpokládala montáž mozdíře Mörser 18 ráže 210 mm na podvozku PzKpfw VI Tiger. Toto dělo ovšem ještě nebylo hotové, což by čas přípravy projektu značně prodloužilo. Ukázalo se však, že na korbu tigeru je možné namontovat raketový vrhač hlubinných bomb Raketenwerfer 61 (Gerät 562) přizpůsobený roli mozdíře. Hitler tento nápad akceptoval a 5. srpna 1943 nařídil jeho realizaci. Vozidlo dostalo název 38 cm RW61 auf Sturm(panzer)mörser Tiger. Stavba prototypu byla svěřena berlínské firmě Alkett. Projekt navázal na konstrukci brummbäru s vysokou nástavbou se šikmou přední deskou a se zbraní umístěnou na lafetě. V prototypu byla nástavba vyrobena ze železa a její šířka nepatrně přesahovala korbu. V přední části byla delší než bojový oddíl tanku, což vedlo ke zkrácení přední horní desky motoru a přidání trojúhelníkové vložek po stranách.

Pro výrobu prototypu byl použit podvozek tanku číslo 250043 rané produkce s koly s vnějším odpružením. Ten dříve sloužil v 505. praporu těžkých tanků, kvůli poškození však byl odepsán ze stavu. Raketový vrhač střel RW61 byl vyroben v závodech RheinmetallBorsig GmbH v Düsseldorfu a byl původně určen pro lodě válečného námořnictva. Stavbu prototypu útočného tanku zahájily závody Alkett na začátku října roku 1943. První předvedení vozidla Hitlerovi se konalo 20. října na cvičišti Orzysz (něm. Arys) v blízkosti vůdcova hlavního stanu ve vesnici Gierłoż. Vozidlo úspěšně prošlo cyklem zkoušek a bylo schváleno pro sériovou výrobu. V dubnu 1944 padlo rozhodnutí, že se pro dělo nebude stavět samostatný podvozek, ale budou využity korby poškozených a ze stavu odepsaných vozidel. Vzhledem ke zvýšení hmotnosti vozidla o více než 11 t však měly být použity pouze novější podvozky s novými koly s větší životností.

Řada informací svědčí i o existenci dalšího prototypu, také s železnou nástavbou, ale s koly nového typu, což by naznačovalo, že vznikl až po ukončení testů a měl představovat model pro sériovou výrobu. Nejčastěji je však realizace tohoto vozidla datována na konec roku 1943, což použití kol nového typu vylučuje. Oba prototypy měly být použity ve Varšavě během povstání. Přestavba prvního spojená s výměnou podvozku by ale u zkušebního vozidla neměla smysl, není tedy vyloučeno, že toto vozidlo mohlo být postaveno na podvozku tanku číslo 250327, čili s prvním typem kol.

Sériovou výrobu - ve skutečnosti vlastně montáž - se podařilo spustit v létě 1944. Pancíř nástavby byl vyroben v Brandenburg Eisenwerke v Kirchmoseru. Konečná montáž byla provedena v závodech Alkett. V srpnu 1944 se podařilo sestavit 3 vozidla, v září 10, v říjnu žádné a v listopadu 5; celkem tedy vzniklo 18 sériových děl Sturmtiger. Po úspěšném nasazení těchto bojových vozidel během ofenzivy v Ardenách nařídil Hitler vyrobit větší sérii, nebyly však již k dispozici žádné tanky, jež by k tomu bylo možné použít.

Sériová vozidla se v porovnání s prototypem lišila v drobnostech. Přibýly na nich úchyty pro upevnění rýčů, sochorů, sekery a kladiva. Na zadní desce byl místo vzduchových filtrů umístěn hever a jeho dřevěná podložka. Po obou stranách nástavby byly přidány úchyty pro maskovací síť. V pozdějších exemplářích byla zjednodušena ochrana průzoru řidiče, změněno zesílení kolem otvoru zaměřovače a použita nová kulová lafeta pro přední kulomet. U části vozidel bylo zavedeno protizávaží na hlavni.

## Konstrukce vozidla

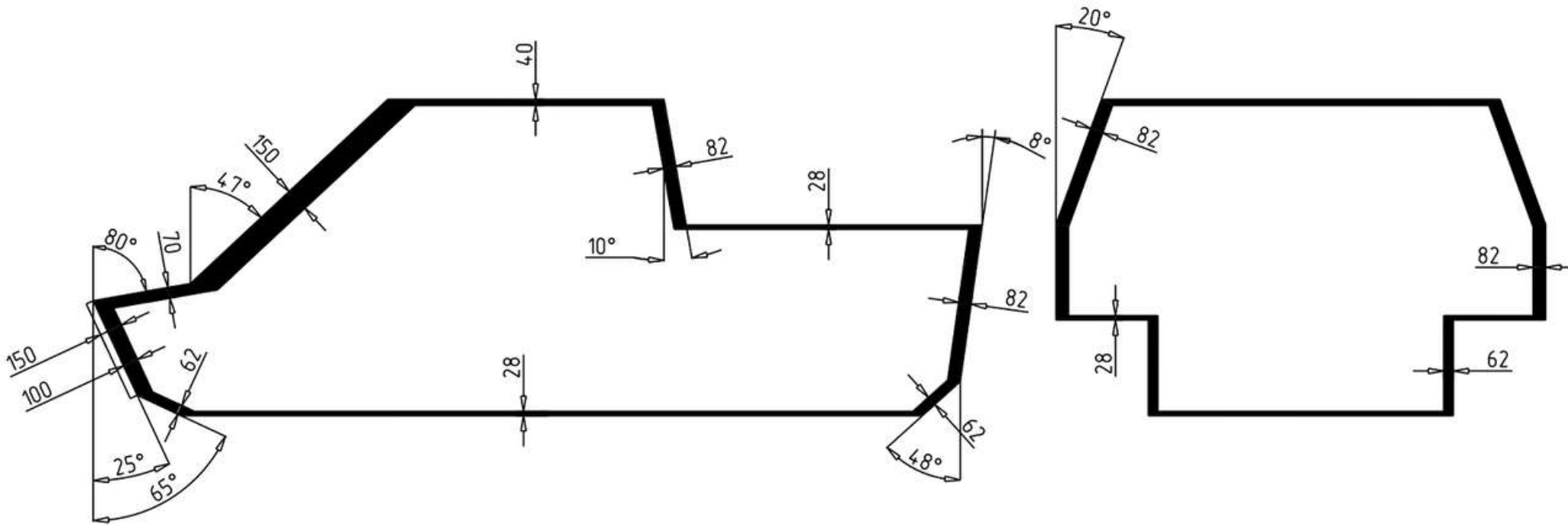


Schéma pancéřování SturmTigeru

Sturmtiger byl bojové vozidlo postavené na standardním podvozku těžkého tanku PzKpfw VI Ausf. E Tiger. Na přestavbu se používaly poškozené sériové podvozky (od sériového čísla 822) s lisovanými koly. Tato kola, vyznačující se mnohem vyšší životností než předchozí s gumovou obručí, umožnila snížit hmotnost podvozku a tím i celého tanku. Spočívalo to v odstranění vnější řady jednotlivých pojezdových kol a v demontáži vnější příruby v další řadě dvojitých kol. Tímto způsobem byly trvale odstraněny ty prvky podvozku, které musely být dříve dočasně demontovány během železničního transportu. Použití nových kol způsobilo, že pro stavbu sériových samohybných děl již nebylo možné použít podvozky starší výroby. Stávající pásy v bojové i přepravní variantě ale zůstaly zachovány. Pojezdová kola byla zavěšena na kyvných ramenech připevněných k torzním tyčím. Kyvná ramena na pravé straně byla nakloněna dopředu a na levé straně dozadu. Délka jedné torzní tyče byla 1960 mm, průměr 55-58 mm. Průměr hlavice tyče byl 80 mm. Takový podvozek byl konstrukčně a obslučně komplikovaný, ale poskytoval vynikající odpružení a umožňoval optimální rozložení měrného tlaku na terén.

Motor Maybach HL 230 P45 byl stejný jako v řadových tancích. Jeho tělo bylo vyrobeno z hliníku a vložka a prvky hlavy válce z oceli. Písty byly vyrobeny z litiny. Úhel sklonu válců činil 60°, zdvihový objem válců 23 095 kubických cm a stupeň komprese 6,8:1. Motor byl na tak těžké vozidlo příliš slabý, což vedlo k jeho častému přetěžování. Byl také dosti poruchový a vyžadoval pečlivou obsluhu. Při jeho spouštění navíc často docházelo k požárům. Rozsah otáček se pohyboval v rozmezí od 4 150 ot/min v tropických do 2 950 ot/min v zimních podmínkách. Každý chladič byl vybaven dvojitým ventilátorem Ziklon o průměru 437 mm. Pohon ventilátorů spotřeboval až 37,2 kW (50 koní) výkonu motoru, chladičový výkon však byl díky tomu velmi účinný. Ke spouštění motoru se používal elektrický startér Bosch BDP 6/24 o výkonu 4,4 kW (6 koní) a napětí 24 V. Normální elektrická instalace pracovala při napětí 12 V. Pro spouštění motoru bylo možno použít startovací kliku pro dva vojáky nebo mechanický startér na vozidle KdF 82 Kübelwagen. V zimních podmínkách bylo také možno použít speciální dvoutaktní motor.

Přetížený motor spotřebovával vysoké množství pohonných hmot. Při jízdě na silnici dosahovala spotřeba 500-650 l, v terénu 900-1 000 litrů na 100 kilometrů. Mechanická převodová skříň s předvolbou měla osm rychlostí vpřed a čtyři vzad a zajišťovala hladkou jízdu přizpůsobenou terénním podmínkám. Vozidlo bylo vybaveno hydraulickým dálkovým ovládáním převodovky, mokrou vícekotoučovou spojkou a dvoustupňovým řídicím mechanismem. Boční soukolí byla zdvojena, skládala se tedy z obyčejné a planetové převodovky.

Pancéřová nástavba chránila bojový prostor a prostor řidiče a byla vyrobená z válcovaných desek spojených svařování m. Přední stěna o tloušťce 150 mm byla skloněna pod úhlem 45°, boční stěny o tloušťce 80 mm pod úhlem 70° a zadní stěna stejné tloušťky pod úhlem 80°. Odolnost čelního pancíře byla dobrá, boční a zadní pancíře však již neodolávaly střelám ze standardních spojeneckých protitankových kanonů. Britský šestiliberní kanon Mk. I ráže 57 mm prostřelil zadní pancíř ze vzdálenosti 1400 m a boční ze vzdálenosti 450 m. Americký kanon M7 prostřelil boční pancíř ze vzdálenosti 2 400 m.

Výzbroj samohybného děla Sturmtiger byla na bojové vozidlo impozantní. Vrháč raketových střel Raketenwerfer 61 (StuM RW61 L/5,4) ráže 380 mm byl umístěn v kulové lafetě připevněné šesti vzpěrami k čelní pancéřové desce. Jeho konstrukce umožňovala pohyb v odměru +/- 10° a v náměru od 0 do 85°. Speciální mechanismus umožňoval blokadu pohybu hlavně v její libovolné poloze. Místo brzdovratného zařízení, které by muselo obsadit značnou část vnitřku vozidla, byla použita rozpínací komora umístěná mezi hlavní a duší s vývrtem. Tato duše o délce 1887 mm a tloušťce stěny 13 mm měla pravotočivý vývrt s devíti závitů. V zadní části byl uložen závěr. V ústí byla duše spojena s hlavní límcem s 31 otvory pro odvádění spálených plynů a chlazení duše. Na ústí hlavně bylo namontováno protizávaží usnadňující manipulaci s vrhačem střel.

Střely byly do vrhače nabíjeny odzadu. Střela se ukládala do hlavně pomocí posuvné páky připevněné k podlaze před podavačem. Na páce se nacházely dvě tyče spojené rámem. Úlohou těchto tyčí bylo zajištění vzdálenosti mezi střelou a zámkem, která měl činit 12 cm. V některých exemplářích byl používán systém západek. Zadní ústí hlavně bylo uzavíráno zámkovým klínem přesouváním na dvou vodicích drahách šroubovým mechanismem posouváním klikou. Zámkový klín byl vyroben z desky o tloušťce 65 mm. Spouštěcí mechanismus se skládal z jehly s pružinou ovládané odpalovací šňůrou a byl trvale upevněn ke klínu nebo připevněn ve svislé zástrčce.

Byly používány dva druhy nábojů. Tříštivotrhavá raketová střela Raketen Sprenggranate 4581 měla délku 1440 mm a hmotnost 345,2 kg. Za příznivých povětrnostních podmínek dosáhla maximálního dostřelu do vzdálenosti 5600 m. V první fázi byla střela odpálena výbušnou náloží jako ve standardním moždíři a v hlavní se pohybovala rychlostí kolem 45 m/s. Současně byl ještě v hlavní zažehnut raketový motor. Maximální počáteční rychlost střely dosahovala 250-300 m/s. Pohon střely zajišťoval raketový motor na tuhá paliva. V jeho zadní části byla deska o síle 25 mm s 32 obvodově umístěnými šikmými tryskami. Před deskou se nacházel otáčivý prsten s výstupky zasahujícími do drážek závitu. Výbušná nálož (TNT) byla iniciována nárazovou roznětkou AZKM 8 nebo AZKM 10 s nastavitelným zpožděním v rozmezí od 0,5 do 12 s. Roznětky byly montovány bezprostředně před umístěním střely do hlavně. Druhým typem byla kumulativní raketová střela Raketen Hohladungsgranate 4582 o hmotnosti 351 kg s průbojností až 2,5 m železobetonu.

Sturmtiger převážel 13 nebo 14 střel. Po stranách bojového prostoru se nacházely dva stojany. V každém z nich bylo ve dvou patrech umístěno po třech střelách. Třináctá střela mohla být převážena v hlavní zvednuté v úhlu 16°. Čtrnáctá střela mohla být převážena v podavači umístěném uprostřed bojového prostoru. Tento podavač měl šest válečků umožňujících posouvání střely. Nedostatek místa uvnitř vozidla způsobil, že osádka upustila jak od tohoto nákladu, tak od druhého nabíječe a počet jejich členů byl u jednotek snížen na pět.

Také samotné nakládání munice bylo komplikované. Pro zvedání tak velkého nákladu byl u zadní stěny nástavby namontován malý jeřáb s kladkostrojem. Střela převážená v dřevěném ochranném obalu byla na dvou trámech posouvána pod pravý okraj děla. Po odstranění obalu byla zavěšena na lano jeřábu. Pak jeden z členů osádky otáčel klikou navijáku a druhý ručně obracel rameno jeřábu. Další dva členové osádky udržovali střelu ve vodorovné poloze. Do vnitřního prostoru vozidla byly střely nakládány podélným otvorem ve stropu nástavby o rozměrech 1670 x 580 mm. Tento otvor byl uzavírán dvoudílným poklopem. Uvnitř vozidla byly střely přesouvány zvedacím zařízením upevněným ke stropu. Zaměřovač vrhače střel byl umístěn ve velkém otvoru nad pozorovacím průzorem řidiče.

Vozidlo bylo dále vyzbrojeno kulometem MG 34 ráže 7,92 mm umístěným na kulové lafetě na pravé straně hlavně. K obraně se mohl používat malý minomet Nahvertidigungswaffe (Nahkampferät) střelející zadýmovacími a tříštivými granáty. Kromě toho byl uvnitř děla převážen kulomet MG 42 ráže 7,92 mm a dva samopaly MP 40 ráže 9 mm.



## Organizace



Doplňování munice

Protože zpočátku nebyl znám rozsah dodávek nového samohybného děla, bylo plánováno vytvořit tři roty útočných moždířů (SturmMörser-Kompanie - PzStuMrKp) po 14 bojových vozidlech. Roty obdržely čísla 1000., 1001. a 1002. Když se ukázalo, že dodávky nových vozidel budou velmi malé, byla 15. září 1944 vypracována nová organizační struktura KstN Nr. 1161. V každé rotě se podle této směrnice nacházela velitelská sekce, dvě čety samohybných děl, dopravní a zásobovací sekce. Velitelská sekce měla k dispozici střední pozorovací obrněný transportér SdKfz. 251/18 (mittlerer Beobachtungpanzerwagen) s pozorovacím zařízením pro jednotky dělostřelectva, dva motocykly (z toho jeden s přívěsným vozíkem) a jeden osobní automobil. Každé četě byla přidělena pouze dvě samohybná děla a jeden motocykl. Zásobovací sekce měla osobní automobil se dvěma třítunovými nákladními automobily, dopravní sekce byla vybavena motocyklem s přívěsným vozíkem, osobním automobilem a devíti třítunovými nákladními automobily. V rotě bylo celkem 79 vojáků. Vytváření jednotlivých rot bylo podle jejich pořadí dokončeno 13. srpna, 23. září a 22. října 1944. Než byla vozidla na podzim umístěna v konkrétních rotách, byla směřována do 500. tankového doplňovacího praporu (PzErAbt. 500). Plánovaný vznik dalších rot pak znemožnil nedostatek materiálu.

## Bojové nasazení



Ještě před ukončením vytváření první roty útočných tanků bylo rozhodnuto prověřit schopnosti těchto vozidel v plném bojovém nasazení. Příležitostí se stalo vypuknutí povstání ve Varšavě a převzetí kontroly nad částí města oddíly Zemské armády (AK - Armia Krajowa). Protože ještě nebyla hotová sériová vozidla, měly zde být použity zkušební exempláře. Jeden z prototypů se dostal na vlakové nádraží v Pruszkowě dne 12. srpna 1944. Toto nádraží bylo vybráno kvůli přítomnosti těžkého železničního jeřábu dodaného ze Skarżyska-Kamiennej. Další velký jeřáb byl do Pruszkowa dopraven již dříve. Kromě toho byly překládkové rampy této stanice přizpůsobeny pro těžká vozidla. Stejně vybavení měla i stanice Nasielsk, její využití však neumožňovala značná vzdálenost. V Pruszkowě byl vyložen také těžký samohybný mozdíř Karl. Prototyp sturmtigeru se samostatně přesunul do Varšavy, kde byl později včleněn do 1000. Sturm-Mörser-Kompanie. Hned následující den po rozkazu o svém vytvoření byla rota včleněna do skupiny armád Střed. Od 15. srpna bylo dělo připraveno k akci. Druhý zkušební exemplář byl vyložen v Pruszkowě 18. srpna. Od 19. srpna se obě vozidla zúčastnila bojů. Vzhledem k tomu, že jejich nástavby byly vyrobeny ze železa (nebo podle některých zdrojů z litiny), snažila se obě vozidla vyhnout setkání s protitankovými zbraněmi. Nebyla také používána v příliš husté zástavbě, kde hrozilo nebezpečí uvěznění v rozvalinách. Děla byla nasazována k ostřelování povstaleckých pozic ve Starém Městě a Mokotowě.

I když byla osádka prvního děla složena ze zaměstnanců výrobní továrny, kteří nebyli zaškoleni v obsluze výzbroje, následky jejich střelby byly velmi závažné. Palba ze vzdálenosti až 5000 m způsobovala obrovské škody. Jediný zásah zničil velkou budovu. Povstalci, kteří novou zbraň neznali, přisuzovali rozsah škod železničnímu dělostřelectvu, leteckým bombám nebo raketovým odpalovacím rampám, nazývaných „skříně“ nebo „krávy“.

Z počátku, konkrétně 6. srpna, byly sturmtigery údajně rozmístěny v oblasti ulice Sucha (dnes Nowowiejska) na Mokotowském poli a kolem náměstí Na Rozdrożu. Odtud mohly ostřelovat cíle jak ve čtvrti Mokotow, tak i ve čtvrti Śródmieście. Koncem srpna byl jeden sturmtiger poslán do Woly, kde operoval z prostoru Kerceleho náměstí nebo z gheta. Cílem bylo Staré Město, ulice Zakroczymska a Státní tiskárna cenných papírů. Druhé vozidlo působilo v té době v Sadybě. 28. srpna byl prototyp poslán do závodů Alkett. Ve Varšavě zůstal pouze druhý zkušební exemplář, který zde operoval do 16. září.

8. září tento sturmtiger ostřeloval pozice povstalců v nemocnici sv. Lazara na ulici Książęca. Je známo, že později působil na Powiślu a Czerniakowě při ostřelování oblasti v okolí ulic Przemysłowa, Mączna a Fabryczna. Nevybuchlý náboj sturmtigeru vyhrabaný z trosek je nyní vystaven v Muzeu polské armády (Muzeum Wojska Polskiego). Účast zkušebních vozidel při potlačení varšavského povstání byla jediným případem použití sturmtigeru v souladu s jeho původním určením. Přestože samohybná děla ještě nebyla plnohodnotnými bojovými vozidly, jejich premiéra dopadla velice dobře a účinnost střelby byla velmi vysoká.

Na západní frontě plnily samohybné mozdíře SturmTiger roli pohyblivého těžkého dělostřelectva. Zřejmě první dva sériové stroje, přidělené k 1000. rotě útočných mozdířů, byly dodány do Meaux 25. srpna. 10. září byla jedna četa s dvěma vozidly převelena k 109. tankové brigádě umístěné v Maďarsku. V září byl plánován přesun celé roty do Bratislavy, neboť na Slovensku v té době probíhalo Slovenské národní povstání. Než mohl být přesun uskutečněn, povstání bylo potlačeno - rota totiž byla uznána bojeschopnou teprve 23. září. 20. října pak bylo rozhodnuto o jejím přesunu z Budapešti do Varšavy, patrně s úmyslem jejího nasazení na východní frontě. Avšak již po dvou dnech byla 1000. rota stažena do Německa. Do 13. listopadu pokračovala ve výcviku na polygonu v Sennelageru. 15. prosince, v době zahájení operace Wacht am Rhein, byla 1000. rota s pouze třemi vozidly přidělena nejdříve k 15. armádě a později k 6. tankové armádě v oblasti Elsdorf-Gemünd. Během německé protiofensivy v Ardenách se samohybné mozdíře osvědčily jako velmi účinná zbraň nejen v boji proti opevnění obsazenému americkými oddíly, ale i při zadržování motorizovaného vojska. Možnost relativně rychlé změny pozice při střelbě umožňovala únik před odvetnou nepřátelskou dělostřeleckou palbou; leteckou protiakci navíc zpočátku vylučovaly nepříznivé povětrnostní podmínky. Podle některých zdrojů se jeden sturmtiger z 1000. roty v lednu 1945 účastnil operace Nordwind, která se uskutečnila v Alsasku. 23. ledna 1945 byla rota transformována na pododdíl dělostřelectva v rozšířené skladbě šesti děl.

Velitelem 1001. roty útočných mozdířů vytvořené 23. září 1944 se stal kapitán von Gottburg. První četa roty byla v bojové pohotovosti 28. září, druhá 5. října; celá rota však byla uznána bojeschopnou teprve 22. října. 10. listopadu byla převelena pod vrchní velitelství západ (Oberbefehlshaber West) a soustředěna v oblasti Elsdorf-Gemünd.

15. prosince, kdy byla rota po předchozím včlenění do 15. armády začleněna do 6. tankové armády, se v pododdíle nacházela tři vozidla. Čtvrté bylo poškozeno a bylo používáno jen sporadicky. Do konce prosince se rota účastnila operace Wacht am Rhein. Díky velkému dosahu výbuchu střely se začátkem ledna jednomu sturmtigeru během ústupových bojů podařilo jedním výstřelem zničit tři střední tanky M4 Sherman. Po neúspěchu operace v Ardenách byla všechna tři vozidla přepravena přes Rýn, kde zpočátku zaujala pozice nad břehem řeky. Na začátku roku 1945 pak byla rota rozmístěna v oblasti Drolshagenu nedaleko Bonnu. Po

zahájení březnové spojenecké ofenzivy byla všechna tři vozidla koncem měsíce kvůli nedostatku pohonných hmot a munice zničena vlastními osádkami. 23. ledna měla být rota transformována na 1001. baterii útočných mozdířů se šesti vozidly, ale k realizaci tohoto záměru nedošlo.

Velitelem poslední vytvořené roty - 1002. roty útočných mozdířů - byl poručík Franz Zippel. Po svém vzniku byla rota 22. října poslána do Jentzu a 14. listopadu do Niehorsteru. V prosinci 1944 byla dána k dispozici vrchnímu velitelství západ. Čtyři vozidla roty se podílela na bojích v Reichswaldu, kde se opakovaně střetla s americkými oddíly. 23. ledna byla 1002. rota transformována na 1002. baterii útočných mozdířů a bylo plánováno její posílení na šest vozidel. V březnu byly všechny čtyři sturmtigery u Rheinbergu evakuovány přes Rýn. Pak byla rota rozmístěna v oblasti Dorsten-Kirchhellen. Východně od Kirchhellenu její střelba zastavila přesun americké obrněné kolony. Při ústupu na východ se postupně přesouvala kolem Polsumu, Marlu a nakonec okolo Dattelnu. Během ústupu děla spotřebovala veškeré zásoby pohonných hmot, maziva a munice. Do Mindenu dorazily koncem března již pouze dva samohybné mozdíře Sturmtiger. Bez možnosti klást další odpor zde byly zničeny vlastními osádkami, které se pak vzdaly Spojencům.

Navzdory značné hmotnosti ztěžující přesun (železniční transport byl prakticky znemožněn spojeneckými vzdušnými silami) a nedostatku vybavení materiálem nezbytným pro boj, se sturmtigery ukázaly jako velmi účinná bojová vozidla, i když operovaly v odlišné roli, než pro kterou byly navrženy. Přes velkou převahu Spojenců utrpěly pouze malé ztráty a většina z nich byla po vyčerpání možností dalšího boje zničena vlastními osádkami. Podle posledního soupisu vybavení německé armády z 26. března 1945 se k tomuto dni ve službě nacházelo ještě 13 sturmtigerů a další tři byly ve skladech.

Američtí vojáci ukořistili tři tato vozidla, Britové jedno. V květnu 1945 ukořistily oddíly 3. Armády 1. běloruského frontu na Labi jeden exemplář, který byl druhým prototypem. Po sérii zkoušek na střelnici NIIBT v Kubince byl tento sturmtiger předán do muzejních sbírek, kde se nachází dodnes. Další exemplář, jenž testovali Američané, byl později zapůjčen Německu a nyní je vystaven v Automobilovém a technickém museu v Sinsheimu.

## TTD vozidla 38 cm RW61 auf Sturm(panzer)mörser Tiger

**Osádka:**  
5-6 osob (velitel, střelec, řidič, radista-střelec, 1 nebo 2 nabíječi).

**Hmotnost:**  
Bojová: 66 050 kg

**Rozměry:**  
Celková délka:6 280 mm  
Celková šířka: korba 3 570 mm, korba s blatníky 3 700 mm  
Celková výška: korba 2 850 mm, s jeřábem 3460mm  
Světlá výška: 470 mm

**Motor:**  
12válcový benzinový řadový do V, kapalinou chlazený Maybach HL 230 P45 o maximálním výkonu 522 kW (700 koní) při 3000 ot/min a normálním výkonu 447,4 kW (600 koní) při 2600 ot/min  
Mechanická převodová skříň Maybach OLVAR OG (B) 401216 A s osmi rychlostmi vpřed a čtyřmi vzad

**Palivo:**  
Benzin OZ 74 oktanového čísla 74  
Nádrž 534 l  
Dojezd: 100-120 km na silnici, 60-85 km v terénu

**Výzbroj:**  
Raketový vrhač střel 38 cm StuM RW61 L/5,4 ráže 380 mm (13-14 nábojů)  
Kulomet MG34 ráže 7,92 mm  
Zadýmovací granátomet Nbk39 ráže 90 mm.

**Zaměřovací přístroje:**  
Zaměřovače PaK ZF3x8 pro vrhač raketových střel RW 61  
KZF 2 pro kulomet MG 34.

**Pancíř:**  
Svařovaný z válcovaných desek

Korba:  
Přední dolní část: 100 mm  
Přední horní část: 62 mm  
Zadní část: 80 mm  
Strany: 60-80 mm  
Deska nad motorem: 25 mm  
Dno: 25 mm

Nástavba:  
Přední část: 150 mm  
Strany a zadní část: 80 mm  
Strop: 40 mm  
Štít mozdíře: 69mm

**Podvozek:**  
8 párů dvojitých pojezdových kol s vnitřním odpružením o rozměrech 800x95 mm  
Kola jsou rozmístěna šachovnicové a zavěšena na torzních tyčích  
Zpředu jsou 2 dvojitá hnací kola o průměru 841,37 mm s 20 zuby  
Vzadu jsou napínací kola o průměru 600 mm  
Pásy jsou článkové, dvou hřebenové, jednosvorníkové, bojové Kgs 63/725/130 o šířce 725 mm nebo přepravní Kgs 63/520/130 o šířce 520 mm  
V každém pásu je 96 článků s roztečí 130 mm.

**Spojovací vybavení:**  
Radiostanice FuG5 s přijímačem FuG2  
Vnitřní hovorové zařízení

**Výkony:**  
Max. rychlost na silnici: 38 km/h  
Sklon svahu: 35°  
Zákopy: 2 300 mm  
Kolmá překážka: 790 mm  
Brodění: 1 700 mm

Zdroj:

