

# T48/SU-57

## Półgąsienicowe działo samobieżne T48 (SU-57)



Rozpoczęcie jesienią 1940 roku montażu transporterów typu M3 zaowocowało powstaniem całkowicie nowych możliwości w zakresie opancerzonych wozów bojowych, jak miało się wkrótce okazać – nie tylko w Stanach Zjednoczonych. Bardzo oryginalna konstrukcja podwozia bardzo szybko pozwoliła do rozpoczęcia planowania wszelkich odmian specjalnych, w tym przenoszący oręż większego kalibru. W kwietniu 1942 roku, mieszana brytyjsko-amerykańska Komisja Wojskowa, zainicjowała prace projektowe dotyczące całkowicie nowego działka samobieżnego, które docelowo mieli wykorzystać zarówno żołnierze US Army, jak i żołnierze sił zbrojnych Zjednoczonego Królestwa. Jego podstawę stanowić miały maszyny typu M3, a jej uzbrojenie miała stanowić brytyjska armata sześćfuntowa Mark V.

W maju 1942 roku na terenie ośrodka Aberdeen Proving Ground w stanie Maryland zaprezentowany został prototyp. Choć sam pojazd ostatecznie spełnił oczekiwania zamawiających do armii amerykańskiej i brytyjskiej, to będzie on traktowany jako rozwiązanie tymczasowe. Ponadto, w związku z przeniesieniem całej produkcji seryjnej do Stanów Zjednoczonych (na terenie Wielkiej Brytanii także miała trwać produkcja tego wozu), postanowiono nieco zmodyfikować uzbrojenie główne tego wozu – odtąd nie miała to stanowić brytyjska armata sześćfuntowa,

ale jej amerykański licencyjny odpowiednik M1, charakteryzujący się dłuższą, pięćdziesięciokalibrową lufą, osadzony na podstawie typu T5.

Już na etapie z pomysłu wdrożenia nowego elementu do swego parku maszynowego zrezygnowała strona amerykańska, co ściśle związane było ze zwieńczonymi sukcesem testami odpowiednika dysponującego działem kalibru 75 mm. Niemniej jednak, w październiku podtrzymano decyzję budowy pojazdów określonych jako 57 mm Gun Motor Carriage T48 oraz zasilenia nimi formacji podporządkowanych War Office.

Oficjalne rozpoczęcie produkcji miało miejsce 18 października 1942 roku. Do jej prowadzenia zobowiązano zakłady Diamond T Motor Car Company w Chicago, przy współpracy z White Motor Company w Cleveland. Dwa miesiące później, hale montażowe opuściło pierwsze pięćdziesiąt egzemplarzy półgąsienicowego działa samobieżnego, na podwozie transportera opancerzonego M3. Wytwarzanie nowego wozu trwało do maja 1943, kiedy zamknięto produkcję po dziewięćset sześćdziesięciu dwóch sztukach.



Jednostkę napędową T48 stanowią standardowy dla tej grupy wozów rzędowy, czterosuwowy, chłodzony cieczą, silnik White 160AX, o sześciu cylindrach (średnica cylindra 101,6 mm, skok tłoka 130,2 mm), pojemność 6330 cm<sup>3</sup> i mocy 148 KM, przy 3200 obr/min (moc jednostkowa: 15,6 KM/t). Pozwalało to na osiągnięcie maksymalnej prędkości drogowej około 72 km/h. Oprócz tego zainstalowano manualną skrzynię biegów typu Spicer 3641 z reduktorem (dwa warianty czterech biegów do przodu i

jednego wstecznego), z jednotarczowym, suchym sprzęgłem. Napęd przenoszony był na przedni oraz tylny most. Zatrzymanie pojazdu możliwe było dzięki bębnowym, hydraulicznym hamulcom. Zapas paliwa wynoszący 230 litrów pozwalał na pokonanie dystansu do 350 kilometrów po drodze.

Podwozie składało się z przedniego skrętnego zawieszenia z płaskimi z płaskimi amortyzatorami oraz gąsienic. Dwa koła z pełnymi piastami stalowymi oraz oponami typu Combat Tire 8,25×20 umieszczony na osi Timken F35-HX-1. Ich rozstaw wynosi 1630 mm. Z każdej strony z tyłu znajdował się pojedynczy wózek Timken 56410-BX-67 o czterech podwójnych kołach z gumowymi bandażami i umieszczoną centralnie powyżej, pojedynczą, całkowicie stalową rolką podtrzymującą. Z przodu układu zainstalowano koło napędowe o osiemnastu zębach, a z tyłu koło napinające. Rozpięto na nich stalowo-gumowe gąsienice o szerokości 300 mm i styku z podłożem 1190 mm. Przy prawym wózku umieszczone zostało ujście spalin silnikowych.

Nadwozie wozu zostało wykonane z płyt walcowanych (stal heterogeniczna), grubości od 6,4 mm do 16 mm, łączonych z wyjątkiem spawanej osłony działa, techniką skręcania. Grubość oraz nachylenie poszczególnych arkuszy zostały przedstawione tabeli po niżej.

Grubość oraz nachylenie płyt pancernych nadwozia gąsienicowego działa samobieżnego T48 (SU-57)		
	Grubość	Nachylenie
Podwozie – przód (osłona silnika)	6,4 mm	26 stopni
Podwozie – przód (osłona kabiny)	13 mm	25 stopni
Podwozie – boki	6,4 mm	0 stopni
Podwozie – tył	6,4 mm	0 stopni
Osłona działa – przód	16 mm	26 stopni

Osłona działa – boki	6,4 mm	0 stopni
Osłona działa – górze	6,4 mm	75 stopni

W przedniej części znajdowała się, położona skośnie, regulowana żaluzja osłaniająca chłodnice oraz dzielona na pół w linii wzdłużnej maska, którą w pozycji zamkniętej podtrzymywały sprężynowe haki. Po obu jej stronach zainstalowane były demontowane reflektory chronione osłonami wykonanymi z giętych płaskowników. Powyżej lamp głównych znajdowały się mniejsze światła szlakowe. Po przekazaniu przez Wojsko Polskie maszyny na etat Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego wymieniano je na odmianę większą i silniejszą, co ma potwierdzać zachowany materiał fotograficzny. Z przodu wozu znajdował się również masywny zderzak, między którym montowana była wyciągarka produkcji Tulsa Winch Company z Oklahomy, o uciążu 4500 kg, która była wyposażona w hak (dwa stałe, przymocowaną parą masywnych śrub, które znajdowały się symetrycznie po bokach kadłuba). Prototyp oraz być może także i pierwsze egzemplarze seryjne zamiast tego elementu posiadały charakterystyczne urządzenie typu Roller Assembly w formie amortyzowanego walca dużych rozmiarów pomocne zwłaszcza przy pokonaniu rowów.



Stanowisko kierowcy i pasażera chroniła dwudzielna owiewka, wyposażona w możliwe do zdemontowania szyby w stalowych ramach oraz dodatkową, składaną w dół osłonę pancerną, o grubości 13 mm. W jej centralnej części wycięta została przestrzeń umożliwiająca poziome ułożenie zespołu lufy uzbrojenia głównego. Wsiadanie odbywało się za pośrednictwem pary otwieranych w kierunku przednim drzwi. Blokowana prętową sztabą ich górna część, prostokątnym wizjerem mogła zostać

złożona na zewnątrz/. Oprócz tego w niektórych maszynach. Oprócz tego, w niektórych maszynach zostały zamocowane, położone skośnie uchwyty na broń strzelecką. Pionowe burty nadwozia tworzyły z każdej strony cztery płyty – większą ich część stanowiła para prostokątnych. Wzdłuż całości rozmieszczono zaczepy umożliwiające montaż brezentowej plandeki albo dodatkowego wyposażenia załogi. W związku z przekonstruowaniem wnętrza, zlikwidowane typowe dla standardowego transportera M3 – tylne drzwi. Poniżej przymocowany był hak holowniczy, a na bokach – oświetlenie drogowe wozu. Oprócz tego istniała także możliwość zainstalowania z tyłu dodatkowych, zamykanych od góry skrzyń ładunkowych (składano w nich najczęściej koce, lub drobny ekwipunek osobisty), a także dodatkowe uchwyty na kanister z paliwem. Dolne skrajne wyposażono w charakterystyczne prostokątne chłapacze.

Wnętrze opisywanego pojazdu podzielone było na dwa otwarte od góry przedziały – kierowania i bojowy. Pierwszy, o którym już wcześniej wspomniano charakteryzował się tym, że mimo odbiorcy brytyjskiego, fotel prowadzącego był umieszczony w sposób tzw. europejski, z lewej strony wozu. Okrągłe wskaźniki, ze zlokalizowanym centralnie prędkościomierzem, umieszczono pośrodku przedniej listwy. Poniżej znajdowały się dźwignie służące do obsługi skrzyni biegów z reduktorem i wyciągarki. Przeważającą część całości wozu, zajmował duży przedział bojowy, na którego przedzie, wykorzystując dość masywną podstawę, w kształcie ściętego stożka, było zainstalowane działo M1, kalibru 57 mm. Korzystając już ze zdobytego doświadczenia innych załóg amerykańskich, na nosicielach dużego kalibru, zbudowanych na podstawie półgąsienicowego transportera opancerzonego, w tym przede wszystkim – 75 mm Gun Motor Carriage T12, w przypadku T48 zdecydowano się na montaż półotwartej kazamaty pancernej z dachem, o płycie czołowej, grubości 16 mm. Wzdłuż burt zostały rozmieszczone fotele dla pozostałych członków załogi – jeden z prawej strony, dwa pozostałe z lewej strony. Dodatkowo przy samym zespole zamka

znajdowało się okrągłe siedzisko celownicze, umieszczone na prętowym wysięgniku. Tył wypełniały zainstalowane symetrycznie w narożnikach para zbiorników paliwa (na miejscu podtrzymywały je opaski z płaskowników) oraz znajdujący się pomiędzy nimi, zasobnik na amunicję. Oprócz tego znalazło się tam także miejsce na dodatkową, mniejszych rozmiarów skrzynkę na części zapasowe albo wyposażenie indywidualne albo zaczep kanistra. Kolejny zazwyczaj montowano przed lewymi drzwiami. Pozostałe wyposażenie, w tym przede wszystkim sprzęt saperski przewożono na zewnątrz. Poniżej wejścia kierowcy były przymocowane uchwyty na łopatę i kilof, po stronie przeciwległej – siekierę.

Jednoprzewodowa instalacja elektryczna o napięciu znamionowym 12V dostarczała energii elektrycznej, między innymi do aparatury radiowej. Zazwyczaj tworzyły ją zestaw No. 19 Radio Set, produkcji brytyjskiej, choć oczywiście istniała szansa zastąpienia jednym z czternastu typów radiostacji produkcji amerykańskiej, typu SCR.



W rękach niemieckich

Uzbrojenie główne półgąsienicowego działa samobieżnego T48 stanowiła produkowana licencyjnie w Stanach Zjednoczonych armata sześćofuntowa określana jako 57 mm M1, o lufie długości pięćdziesięciu kalibrów, osadzona na podstawie T5. Warto zaznaczyć, że zbudowany w maju 1942 roku prototyp dysponował jeszcze pierwotnym wariantem – Mark III (L/43).

Wylot lufy znajdował się na wysokości 1800 mm od podłoża. Na czas transportu można było usztywnić ją przy pomocy składanego uchwytu stabilizującego, znajdującego się przed owiewką. Z lewej strony zespołu zamka zlokalizowano przyrządy celownicze, w razie potrzeby chronione pancerną zastawką otworu w płycie czołowej osłony. Zespół mógł się przemieszczać w pionie w zakresie -5 stopni do +15 stopni oraz horyzontalnie -55 stopni. Jednorazowy zapas amunicji wynosił łącznie 99 naboii. Tutaj, także podobnie jak w działach holowanych, jej załoga miała bardzo szeroką gamę różnych typów amunicji scalonej: od trzynastu odmian amunicji przeciwpancernej zestawionych w tabeli poniżej.

Podstawowe typy amunicji przeciwpancernej przeznaczone dla uzbrojenia głównego półgąsienicowe działa samobieżnego T48 (SU-57)		
Typ pocisku	Rodzaj pocisku	Prędkość początkowa
Mark 1 – Mark 7 AP	Pełnokalibrowy	892 m/s
Mark 8T APC	Pełnokalibrowy z czepem	884 m/s
Mark 9T APCBC	Pełnokalibrowym z czepem balistycznym	831 m/s
Mark 1T APCR	Pełnokalibrowy z rdzeniem utwardzonym	1082 m/s
Mark 1T APDS	Podkalibrowy	1219 m/s
M70 AP	Pełnokalibrowy	853 m/s
M86 APC	Pełnokalibrowy z czepem	823 m/s

Dodatkowo także było łącznie pięć wersji amunicji burzącej (Mark 10T produkcji brytyjskiej oraz amerykańskie M303, M306, T16 i T18), po kartacze T17. Nie można wykluczyć, iż Armia Czerwona wykorzystwała także pociski przeznaczone do działa wz. 1943 ZIS-2. Ponadto członkowie pięcioosobowej załogi wyposażeni zostali w pięć karabinów samopowtarzalnych Garand

M1, kalibru 7,62 mm (w wariancie brytyjskim i prawdopodobnie także radzieckim – brytyjskie karabiny czterotaktowe Lee-Enfield No. 4 Mark I), umieszczonych na drzwiach kabiny (dwie sztuki) i z boku burty (trzy sztuki) oraz 22 granaty ręczne.

Długość całkowita pojazdu wynosić 6417 mm, szerokość: 1962 mm, a wysokość liczona do górnej krawędzi osłony działa: 2300 mm. Masa bojowa pojazdu sięgnęła 9500 kg, co dawało nacisk jednostkowy rzędu 0.86 kg/cm<sup>2</sup>. Maszyna była zdolna pokonać brody o głębokości do 0,81 m, rowy do 1 m, trzydziestostopniowe wzniesienia oraz przeszkody pionowe do 0,3 m. Promień zawracania określonego na 18 m.

Przeważająca część z ponad dziewięciuset pojazdów posiadała standardowe, jednolite malowanie amerykańskie Olive Drab (Quartermaster Color No. 22). Na większości naniesiono także numery rejestracyjne w kolorze białym, rzadziej niebieskim (tak zwanym: Blue Drab). Znajdowały się one symetrycznie po bokach maski, zaczynając się od skrótu USA oraz liczby 40, którą przyporządkowano do zbiorów wozów bojowych nie będących czołgami. W jednostkach Armii Brytyjskiej oddelegowanych na terytorium Afryki Północnej, pojazdy zostały pokryte jednolitym odcieniem piaskowoszarym (Light Stone), niekiedy uzupełniając go czarnymi, rzadziej brązowymi plamami o ostrych krawędziach, rozmieszczonymi w układzie pionowym. Pierwotną barwę fabryczną zachowały również egzemplarze, które dostarczono do Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich. Pozostawiwszy również numerację amerykańską, żołnierze Armii Czerwonej malowali na burtach swoich pojazdów dwu – lub trzy-cyfrowy numer taktyczny (najczęściej w kolorze bieli), a także oczywiście różnorakie hasła propagandowe. Tutaj dużą ciekawostką jest fakt, że mimo tradycji dla tego państwa, na pojazdach tych stosunkowo rzadko występowała czerwona gwiazda. Podczas ostatniej wiosny 1945 roku na tych wozach rozpoczęto umieszczać na górnych płaszczyznach symbole szybkiej identyfikacji z powietrza. Początkowo były to duże białe krzyże, jednak gdy szybko się zorientowano, że niemieckie wozy



nauczony tym doświadczeniem, same zaczęły z tego korzystać, radzieccy żołnierze zaczęli stosować rozmaite figury geometryczne. Rosyjską metodę oznaczeń zaadoptowano również w 1. Armii Wojska Polskiego, z tym, że przed złożonym z trzech cyfr numerem taktycznym (wysokość cyfr od 300 mm do 400 mm, grubość – 50 mm do 80 mm), malowano Białego Orła wz. 1943 (tak zwanego orła piastowskiego, w wysokości od 200 mm do 400 mm). Po przekazaniu maszyn funkcjonariuszom Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego otrzymały one nowe, trzycyfrowe numery taktyczne, rozpoczynające się zerem (jak do tej pory potwierdzono numerację trzech wozów: 078, 083 oraz 087). Poza tym zmieniono kształt godła, upodabniając je do standardu urzędowego.



Według pierwotnych założeń użytkownikiem nowego rodzaju półgąsienicowego działa samobieżnego, obok wojsk brytyjskich miała być Armia Stanów Zjednoczonych. Jak wskazano już na początku, z tego pomysłu bardzo szybko zrezygnowano, niemniej jednak w oficjalnym zestawieniu wozów bojowych sił amerykańskich sporządzonych w Waszyngtonie 1 września 1943 roku (zaznaczono wyraźnie, że jest przeznaczony do służby w siłach zbrojnych zagranicznych). Fakt ten sprawił, iż kolejne egzemplarze były od razu wciągane do ewidencji Departamentu Obrony i dopiero z tą numeracją wysyłane za granicę. W Ameryce Północnej pozostały powstały 282 maszyny, które z czasem zostały przebudowane na klasyczne opancerzone transportery piechoty M3A1. Wykonania konwersji, między styczniem, a majem przedostatniego roku drugiej wojny światowej, podjęły się załogi warsztatów Chester Tank Depot.

680 pojazdów w ramach umowy pożyczki-dzierżawy przekazano żołnierzom Zjednoczonego Królestwa. Cześć pojazdów wzięło

udział w sychłkowym okresie wojny w Afryce Północnej, gdzie obnażyło główną wadę tego wozu – niską skuteczność uzbrojenia głównego oraz słabe opancerzenie. W związku z coraz większym nasyceniem jednostek liniowych przeciwpancernych armat 17-funtowych, wersjami holowanymi, pod sztandarem Jego Królewskiej Mości, pozostawiono zaledwie trzydzieści T48, by następnie, podobnie jak to miało miejsce za oceanem – przystosować je do standardu podstawowego. Pozostałe wozy przetransportowano do Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

Armia Czerwona była największym użytkownikiem omawianego rodzaju wozu bojowego, który w tamtejszej nomenklaturze otrzymał oznaczenie SU-57, odnosząc się do kategorii maszyny (działo samobieżne – samochodnyje ustanowka) i kalibru. Do Rosji dotarły one w dwóch partiach transportowych – 241 sztuk w 1943 roku oraz 409 sztuk w 1944 roku. Większość z tych wozów zasilono trzy Samodzielne Brygady Artylerii – 16., 19. oraz 22. (którą przemianowano następnie na 70.); w każdej z nich znajdowały się trzy dywizjony pośrednio sześćdziesiąt dwa pojazdy. Pozostałe wozy zostały podporządkowane sztabom części jednostek rozpoznawczych. Debiut bojowy pojazdu na froncie wschodnim miał miejsce w sierpniu 1943 roku, w dorzeczu Dniepru. Ostatnie swoje salwy oddano podczas intensywnej walk w środkowych Niemczech oraz na terytorium Czechosłowacji wiosną 1945 roku.

Ostatnim użytkownikiem 57 mm Gun Motor Carriage T48 w ramach koalicji antyhitlerowskiej, było Wojsko Polskie (na Wschodzie). Wraz z decyzją o powiększeniu jej etatów, która zapadła z końcem pierwszego kwartału 1943 roku. Postanowiono wówczas, iż Armia Czerwona przekaze swojemu sojusznikowi piętnaście tego rodzaju maszyn wraz z załogami. Przybyły one wraz z transportem kolejowym do Smoleńska 10 marca i przyporządkowane zostały do 4. kompanii 1. batalionu rozpoznawczego majora Franciszka Kutasiewicza. Jak zostało ustalone przez Janusza Magnuskiego, wszystkie te wozy

posiadały amerykańskie numery rejestracyjne namalowane z boku maski białą farbą. Było to (w kolejności rosnącej): 4020955; 4021003; 4021011; 4021086; 4021126; 4021206; 4021258; 4021286; 4021295; 4021311; 4021462; 4021556; 4021622; 4021682; 4021786; 4021786.

5 czerwca, rozkazem zwierzchnika 1. Armii Polskiej, generała Zygmunta Berlinga, całą grupę oddano do dyspozycji Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmotoryzowanych. Następnie zasiliła ona park maszynowy, powołanego dwa dni później w Chopniowie pod Łuckiem 7. samodzielnego dywizjonu artylerii samochodowej (dowódca – major Jerzy Ponomarow, a od 29 września – major Leonard Krawczenko). W myśl dyrektywy o numerze 0164 Szefa Sztabu Armii Polskiej, jednostkę, która z czasem otrzymała nazwę 7. dywizjonu artylerii pancerniej, zreorganizowano 28 lipca, w oparciu o etat nr 04/568. W ten sposób działa samobieżne SU-57 znalazły się w liczbie trzynastu sztuk, na wyposażeniu trzech czterodziałowych baterii 9oprócz tego oddział wyposażono w jeden samochód pancerny BA-64, dziewiętnaście innych pojazdów wielokołowych oraz cztery motocykle). Łącznie cała jednostka liczyła 165 żołnierzy, w tym 51 oficerów i podoficerów.

„Polskie” półgąsienicowe działa samobieżne, kalibru 57 mm – ruszyły na front już 16 czerwca 1944 roku, jako ochrona Sztabu 1. Armii Wojska Polskiego, skierowanej do Osuchowa. Już podczas samego przemarszu uszkodzeniom uległo kilka maszyn. Z powodu sporych problemów z częściami zamiennymi oraz brakiem warsztatów polowych, zdecydowano się na ich pozostawienie w kilku doraźnych punktach zbornych na szlaku przemarszu. Nie wiadomo wówczas, że te ,maszyny do jednostek już nie wrócą. Dyslokacja całego polskiego zgrupowania zaowocowała przemieszczeniem 7. dywizjonu w okolice Laskarzewa (obecnie powiat garwoliński), który ruszył w drogę 6 sierpnia, wraz z 1. Brygadą Pancerną im. Bohaterów Westerplatte oraz 1. batalionem rozpoznawczym. We wrześniu żołnierze majora Krawczenki, towarzyszyli Sztabowi 1. Armii Wojska Polskiego w

Zielonej pod Warszawą. 26 października formację oddano do dyspozycji dowództwa 1. Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. Wspierała ona między innymi 2. pułk piechoty w walkach o Jabłonnę, a następnie przerzucona została do Białołęki Dworskiej. Do 17 listopada stacjonowała ona niedaleko Legionowa. Tego dnia, ponownie w charakterze jednostki osłonowej, podporządkowana bezpośrednio generałowi Władysławowi Korczycowi, cały dywizjon przemieścił się do Starej Miłosnej. Pozostał tam do końca przedostatniego roku wojny.



10 stycznia został sporządzony wykaz stanu parku maszynowego prezentowanego zgrupowania bojowego, z którego jasno wynikało, iż w działonach łącznie znajduje się liczba 11 pojazdów SU-57, o numerach taktycznych od 501 do 511. Cztery doby później, wraz z 1. Samodzielną Brygadą Kawalerii żołnierze ruszyli w kierunku Bydgoszczy. Zadaniem obu oddziałów była osłona koncentracji 1. Armii Wojska Polskiego. Wraz z końcem miesiąca, jako element północnej kolumny, 7. dywizjon artylerii pancernej, skierowano wprost na Pomorze. 3 lutego doszło do starcia z niemieckimi oddziałami pod Starą Wiśniewką (niem. Lugetal, obecnie powiat złotowski), w efekcie którego podkomendni majora Krawczenki odnieśli potwierdzone zwycięstwo nad niemieckim oddziałem szturmowym. Po przeprowadzeniu rozpoznania na kierunku koronowskim oraz złotowskim, czternastego dnia miesiąca całe zgrupowanie znalazło się pod Szwecją (niem. Freudenfier, obecnie wieś położona w granicach dzisiejszej gminy Jastrowie). Od 15 do 18 lutego, w okolicach

Tarnówki (niem. Tarnowke), uczestniczyło w walkach z przedzierającymi się na północ elementami obsady Festung Schneidemuhl. Dobę przed końcem, załódze jednego SU-57, w której składzie znalazł się kapral Czosnowski, udało się zniszczyć trzy działa, trzy transportery opancerzone oraz pięć niemieckich samochodów. 19 lutego, wraz z podkomendnymi majora Kutasiewicza obsadzono pozycje obronne w rejonie. W tym czasie straty sprzętowe sięgały kolejne cztery maszyny. 4 marca działały wkroczyły do Mirosławca (niem. Markisch Friedland), a cztery dni później – znajdującego się dzisiaj w północno-zachodniej części powiatu świdwińskiego Sławoborza (niem. Stolzenberg). Tam, wraz z 1. batalionem rozpoznawczym, 2. batalionem miotaczy ognia oraz 1. dywizjonem artylerii przeciwlotniczej, stanowiły one osłonę stanowiska dowodzenia 1. Armii Wojska Polskiego. 11 marca jednostka zajęła pozycje obronne w okolicach Zagórza (niem. Sager, obecnie powiat białogardzki), gdzie pozostała do połowy kwietnia. Wówczas ruszając za 4. Dywizją Piechoty im. Jana Kilińskiego przemieściła się nad Odrę. Jego żołnierze sforsowali rzekę w okolicach Starych Łysogórek (niem. Alt Lietzegorocke), obecnie powiat Gryfiński. 18 kwietnia polskie 57 mm Gun Motor Carriage dojechały do brandenburskiej miejscowości Brunow, sześć dni później pojawiły się w okolicach miejscowości Bornicke. W chwili, gdy na terenie Berlina ostatecznie broń składali ostatni żołnierze niemieccy, 7. dywizjon artylerii pancernej pojawił się w położonym w dorzeczu Łaby – Esslack. Po czterech dobach wyszedł rozkaz, aby jednostka ta z powrotem ruszyła na wschód, co, jak wskazywał Edward Kospath-Pawłowski, powiązane mogło być z zwiększoną dezercją żołnierzy polskich, z powodu bliskości przybyłych jednostek amerykańskich. Działania wojenne oddziału majora Krawczenki podsumowane zostały 10 maja – w dniu tym posiadał on sprawnych pięć wozów SU-57. Liczbę tę potwierdzono w sprawozdaniu Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmotoryzowanych sporządzonych 16 lipca.

13 listopada 1945 roku na mocy Rozkazu Naczelnego Wodza Wojska Polskiego Nr 246/org. 7. dywizjon artylerii pancernej został

rozformowany. Stanowiło to element uruchomionego w październiku procesu likwidacji wszystkich tego rodzaju indywidualnych jednostek Wojska Polskiego na Wschodzie. Pięć ocalałych maszyn oddano do dyspozycji, powołanego Uchwałą Krajowej Rady Narodowej z 25 maja 1945 roku, Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (pierwszym dowódcą formacji był pułkownik Henryk Toruńczyk, aż do czerwca – gen. Bolesław Kieniewicz). Pojazdy otrzymywały nowe numery taktyczne, a kilka z nich pozbawiono uzbrojenia głównego, przekształcając je w klasyczne półgąsienicowe transportery opancerzone. Uczestniczyły one w walkach przeciwko Ukraińskiej Powstańczej Armii na terenie Bieszczad. Ostatecznie, z końcem lat pięćdziesiątych ubiegłego stulecia zostały ostatecznie wycofane ze służby, stając się ostatecznie statystycznymi celami na poligonach albo wielkogabarytowymi rekwizytami Wytwórni Filmów Fabularnych w Łodzi.

Rozpatrując służbę półgąsienicowych dział samobieżnych T48, nie sposób tutaj nie wspomnieć o ich wykorzystaniu przez siły III Rzeszy. Co najmniej jeden taki egzemplarz wpadł w ręce niemieckie podczas trwania końcowej fazy walk w Tunezji. Jak wynika ze zdjęć, jedyną znaczącą modyfikacją, jakiej poddano ten wóz po przejęciu było namalowanie dużych, białych krzyży konturowych na bokach nadwozia oraz żaluzjach osłony chłodnicy. Wiosną 1945 roku pojedynczy egzemplarz użytkowała także 14. kompania 105. pułku grenadierów 72. Dywizji Piechoty. Zasługuje on na tym większą uwagę, że posiadał standardowy, trójkolorowy kamuflaż, stosowany od lutego 1943 roku (ciemnozielone oraz ciemnobrązowe plamy na piaskoszarym tle), krzyże konturowe z czarnym wypełnieniem oraz pełne oznaczenie pododdziału, prawdopodobnie w kolorze żółtym. Maszyna została porzucona albo zniszczona na terenie Niemiec w kwietniu lub maju 1945 roku przez jednostki amerykańskie.

Obecnie na całym świecie zachowało się najprawdopodobniej osiem pojazdów prezentowanego typu, których nie pozbawiono uzbrojenia głównego (dwa inne, zachowane w Wielkiej Brytanii,

zostały przebudowane na standardowe transportery opancerzone M3A1). Dwa znajdują się na terenie Federacji Rosyjskiej (Muzeum Zwycięstwa w Moskwie oraz Muzeum Broni Pancерnej w Kubince), jeden na terytorium Stanów Zjednoczonych, a kolejny z dość niekompletnym podwoziem gąsienicowym podziwiać można w zbiorach Armoured Corps Ahmednagar. Pozostałe cztery co stanowi unikat na skalę globalną, przetrwało na terytorium Polski.



Pierwszy z nich, to wóz prezentowany przez Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie (numer inwentarzowy MWP-41220), który do stolicy trafił za pośrednictwem Łódzkiej Wytwórni Filmów Fabularnych w 1973 roku. Trzy lata później został poddany procesowi renowacji i ustawiony przed głównym gmachem placówki. Ciekawostką stanowi fakt, że sama maszyna jest prezentowana z oryginalnym numerem taktycznym, który wóz posiadał w ramach 7. dywizjonu artylerii pancерnej – 507 (numer rejestracyjny: 4021003, numer silnika: 23590, numer seryjny – 070), poza tym jest to maszyna całkowicie sprawna mechanicznie.

Kolejnym, również uruchomionym SU-57 poszczycić się może Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu (numer inwentarzowy: MOPK-1645/M). Zostało ono przekazane 7 marca 1975 roku, także przez Łódzką placówkę kinematograficzną. Od listopada 2008 roku, do czerwca 2009 roku w ramach Programu Honorowej Adopcji Zabytków, doprowadzono je do stanu użytkowego i niemal od razu został zaprezentowany podczas XI Złotu Historycznych Pojazdów Wojskowych w Darłowie. Wóz ten bardzo szybko stał się

wizytówką placówki muzealnej. Sponsorem tej renowacji były dwa przedsiębiorstwa – z Pomorza Środkowego, a wykonawcą P.W. Handmet Sp.J. z Gostynia.

To właśnie w tym wielkopolskim mieście znajduje się pozostała para 57 mm Gun Motor Carriage T48. Jeden z pojazdów, po półrocznym procesie odbudowy, od roku 2008, uświetnia lipcowe złoty grup rekonstrukcyjnych Strefa Militarna w Podrzeczu. Kolejny, na którym się zachował zarys numeru taktycznego Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego – 078.

Oprócz tego znane są losy piątego pojazdu, który rodzimej służbie przetrwał drugą wojnę światową. Wykorzystywano go i prawdopodobnie zniszczono podczas realizacji znanego serialu „Czterej Pancerni i pies”. W piątym odcinku – „Rudy, miód i krzyż” – pozbawioną uzbrojenia głównego maszynę stylizowano na transporter opancerzony dywizji „Hermann Goring”, gdzie ukazano go dwukrotnie. Najpierw, gdy podczas walk ulicznych staranowany został przez czołg T-34/85. A następnie w trakcie holowania i potyczki z niemieckim patrolem. Dostrzegalne wówczas były charakterystyczne elementy konstrukcyjne – osłona owiewki z wycięciem na lufę działa oraz jego stożkowa podstawa.

Półgąsienicowe działo samobieżne T48 (SU-57)	
Wymiary	
Długość	6417 mm
Szerokość	1962 mm
Wysokość	2300 mm
Prześwit	284 mm
Masa bojowa	9,5 ton
Nacisk jednostkowy na podłoże	0,86 kg/cm <sup>2</sup>
Grubość pancerza	6,4 – 16 mm
Moc silnika	148 KM



Zapasy paliwa	230 litrów
Zasięg drogowy	350 km
Średnie zużycie paliwa	80 litrów na 100 km
Prędkość maksymalna	72 km/h
Pokonywanie przeszkód	
Rowy	1 m
Wzniesienia	30°
Brody	0.81 m
Uzbrojenie	Działo M1, kalibru 57 mm
Zapasy amunicji	99 sztuk
Komunikacja	Zestaw radiowy No. 19 Radio Set
Załoga	5 osób







Warszawa – Muzeum Wojska Polskiego

Półgąsienicowe działo samobieżne T48 (SU-57), stanowi jedynie bardzo nikły ułamek ogólnej liczby wyprodukowanych transporterów opancerzonych rodziny M3, zamykającej się w liczbie ponad 40 tysięcy sztuk tych maszyn. Choć już w chwili powstania sama koncepcja takiej maszyny, trochę za słabo opancerzonej i uzbrojonej mogła się wydawać nieco przestarzała i nieefektywna, zwłaszcza w konfrontacji z przeciwnikiem posiadający lepiej opancerzone i uzbrojone wozy, za sprawą wojsk brytyjskich, radzieckich oraz polskich, czynnie uczestniczyła w zwycięstwie nad siłami zbrojnymi III Rzeszy.

**Autor – zdjęcia: Dawid Kałka**

## **Bibliografia**

1. Militaria XX wieku – Wyдание Specjalne nr 20, Działo Samobieżne T48 (SU-57)
2. Michał Ficher, Jerzy Gruszczyński, Half Track Personnel Carrier M3 cz. 1, TW Historia Spec 5/2014
3. Michał Ficher, Jerzy Gruszczyński, Half Track Personnel Carrier M3 cz. 2, TW Historia Spec 6/2014
4. Czołgi 100 lat Historii – Sekrety Historii, Richard Ogorkiewicz, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
5. Pojazdy Pancerne od “Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
6. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006