

**Из отчета заместителя командующего 37-й армией по инженерным войскам начальнику инженерных войск 2-го Украинского фронта об инженерном обеспечении форсирования р. Днепр с хода войсками 37-й армии в период с 28 сентября по 18 октября 1943 года. (14 декабря**

**Из отчета  
заместителя командующего  
37-й армией  
по инженерным войскам  
начальнику инженерных войск  
2-го Украинского фронта  
об инженерном обеспечении  
форсирования р. Днепр с хода  
войсками 37-й армии  
в период  
с 28 сентября по 18 октября 1943 года.  
(14 декабря 1943 г.)**

**СОВ. СЕКРЕТНО**

**«УТВЕРЖДАЮ»**

**Командующий 37-й армией  
генерал-лейтенант  
ШАРОХИН**

**Член Военного совета  
37-й армии полковник  
АНОШИН**

**14 декабря 1943 г.**

**ОТЧЕТ**

**ОБ ИНЖЕНЕРНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ФОРСИРОВАНИЯ р. ДНЕПР  
ВОЙСКАМИ 37-й АРМИИ В ПЕРИОД С 28 СЕНТЯБРЯ  
ПО 18 ОКТЯБРЯ 1943 г.<sup>1</sup>**

Форсирование 37-й армией реки Днепр на участке Колеберда, Переволочная с хода, выход частей армии с боями на тактически выгодный рубеж на правом берегу и закрепление на нем, последующая переправа главных сил армии на берег противника, ожесточенные бои за удержание плацдарма и переправа на этот плацдарм 5-й гвардейской и 5-й танковой армий – составляют выдающуюся, сложную и смелую операцию частей Красной Армии в Отечественной войне.

Эта операция поучительна со всех точек зрения, так как она дала немало нового и оперативному искусству, и вопросу инженерного обеспечения форсирования и переправы крупных войсковых и танковых соединений через такую мощную водную преграду, какой является Днепр.

**Обстановка**

Разгромленные в боях на белгородско-харьковском направлении части противника под ударами войск Степного фронта отходили к р. Днепр. Прикрываясь сильными арьергардами на тактически выгодных рубежах, остатки главных сил немцев тянулись в район Кременчуг.

37-я армия сосредоточилась северо-восточнее Харьков. В ее состав входили гвардейские стрелковые дивизии, полностью укомплектованные, вооруженные и достаточно обученные.

Инженерные части армии составляли:

112-й отдельный инженерный батальон, прибывший после боев на Кубани, и 116-й отдельный инженерный батальон, который отработал 1.5-месячную программу боевой подготовки.

Дивизионные саперные батальоны и полковые саперные взводы имели полный штатный состав с значительной прослойкой бойцов, сержантов офицеров с богатым боевым опытом. Политико-моральное состояние инженерных и саперных частей было высокое. Офицерским составом эти части были полностью укомплектованы.

Положенное по табелям инженерное имущество соединениям и частям армии было выдано перед началом активных действий, так как оно задержалось с прибытием из фронтовых и центральных складов.

Своих переправочных средств части армии не имели, за исключением 5 лодок А-3, хранившихся на военно-техническом складе и 15 лодок МПЛ, которые были в дивизионных саперных батальонах.

Из района своего расположения войска армии вышли маршем через Харьков, Люботин, Кобеляки, Бреусовка, имея конечной задачей сменить с хода ведущие бои части 69-й армии, отбросить противника за р. Днепр, форсировать эту водную преграду и выйти на Правобережную Украину.

Отходя, противник уничтожил все мосты. Интенсивное движение по дорогам войск транспорта и частые дожди делали отдельные участки дорог труднопроходимыми. Армейские и дивизионные саперы напряженно работали по восстановлению и ремонту мостов и по улучшению труднопроходимых участков дорог.

### **Усиление армии инженерными частями фронта**

Предвидя сложную и ответственную операцию армии по форсированию р. Днепр, фронт начал усиливать армию, придавая ей фронтовые инженерные части. На подходе к р. Днепр 25.9.43 г. в районе Варваровка<sup>2</sup> в оперативное подчинение армии были приданы 19-й и 6-й отдельные моторизованные понтонно-мостовые батальоны. 19-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон имел 2/3 переправочного парка Н2П и 2 катера, двигался из района Полтава на своем автотранспорте. 6-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон был оснащен трофейным немецким парком типа «В» (всего 33 полупонтона) с двумя катерами и 9 штурмботами; парк передвигался тихоходными тракторами, находился в районе Красноград и одновременно поднимал только 50 % имеющегося у него имущества.

Согласно приказу начальника инженерных войск Степного фронта, 69-й армейский инженерный батальон с 2/3 переправочного парка УВС А-3 и 328-й отдельный инженерный батальон, по выводе 69-й армии из боев, переподчинялись в оперативном отношении штабу инженерных войск 37-й армии. 69-й армейский инженерный батальон поступил в оперативное подчинение штаба инженерных войск нашей армии 26.9.43 г. в районе Кустолово, Куца<sup>3</sup>. Две трети его парка УВС А-3 находилось на мосту через р. Ворскла, а 328-й отдельный инженерный батальон в ночь на 27.9.43 г. в этом месте заканчивал строительство постоянного моста. Командиру 69-го армейского инженерного батальона было приказано срочно снимать мост, приводить имущество парка в походное положение и перебрасывать в район Бреусовка и далее по особому указанию к р. Днепр.

8-я инженерно-саперная бригада Резерва Главного Командования, обеспечивавшая действия 69-й армии, в составе штаба бригады, 127-го и 128-го инженерно-саперных батальонов вошла в оперативное подчинение 37-й армии в районе Бреусовка. Ее парк УВС А-3 находился за 200 км р. Днепр, и командир бригады, собрав весь наличный автотранспорт бригады, лично выехал за парком.

46-й и 49-й инженерно-саперные батальоны 60-й инженерно-саперной бригады Резерва Главного Командования прибыли в оперативное подчинение нашей армии 29.9.43 г. в районе Солошино.

Уже непосредственно при выходе на р. Днепр штаб инженерных войск 37-й армии принимал прибывающие инженерные части усиления, на ходу знакомясь с ними, сосредоточивал их в районах, прилегающих к реке, нацеливая на выполнение задач по форсированию водной преграды и принимал решительные меры по подтягиванию переправочных средств, растянувшихся на сотни километров от района происходящих действий.

В этом отношении положение осложнялось и недостатком автотранспорта и особенно горючего. Военный совет армии вечером 27.9.43 г. вынес специальное решение о выделении минимально необходимого количества горючего для понтонных батальонов и для автотранспорта, подвозящего переправочный парк.

### **Боевой и численный состав инженерных войск 37-й армии, принимавших участие в форсировании р. Днепр**

Наименование частей	Офицерский состав		Сержантский состав		Рядовой состав		Всего	
	по штату	по списку	по штату	по списку	по штату	по списку	по штату	по списку
112-й отдельный инженерный батальон	26	26	43	43	218	203	287	272
116-й отдельный инженерный батальон	26	26	43	41	218	205	287	272
8-я инженерно-саперная бригада	54	54	100	91	456	358	610	503
69-й армейский инженерный батальон	26	12	43	12	218	83	287	107
328-й отдельный инженерный батальон	26	25	43	51	218	219	287	295
6-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон	30	30	74	74	289	289	393	393
19-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон	30	30	73	73	290	285	393	388
1-я отдельная моторизованная понтонно-мостовая бригада	68	60	172	146	726	559	966	765
60-я инженерно-саперная бригада	51	53	100	97	456	411	610	765
<i>Всего...</i>	310	316	691	628	3089	2612	4120	3556

### **Характеристика р. Днепр и местности в полосе форсирования**

Изучение р. Днепр как водной преграды с целью ее форсирования штаб инженерных войск совместно с Оперативным отделом армии начал за месяц до начала активных действий на реке. На основании имеющихся в Гидрометеорологическом отделе армии описаний и материалов, которые удалось отыскать в различных организациях города Харьков, были отработаны карты, таблицы и легенды по режиму р. Днепр и тактико-топографические описания местности, прилегающей к реке на участке Кременчуг, Днепропетровск.

Проработка этих материалов, кроме нацеливания офицеров инженерных войск армии на выполнение предстоящих задач по форсированию реки, естественно, облегчала составление предварительных и подготовительных к форсированию планов работы и заставляла продумывать организацию самого форсирования. Предварительно составленные характеристики р. Днепр оказались далеко не соответствующими истинному положению дела, так, например, ширина реки на различных участках предполагалась от 1 до 1.5 км, фактически же преобладала максимальная ширина 700 м и минимальная 400 м; по описаниям предполагалось наличие ряда бродов через реку, фактически же на всем участке форсирования глубина по фарватеру составляла в среднем 6-7 м.

Имеющиеся карты неверно отображали пойму реки и разветвление рукавов ее. Отсутствие аэрофотосъемки поймы на участке форсирования было крупным недостатком, во многом затруднившим принятие правильного решения по выбору пунктов переправ.

Инженерная разведка, организованная на широком фронте форсирования, к началу действий дала отправные данные только по нашему берегу (удобные подъезды к реке, исходные районы и исходные линии и выгодные спуски к реке). Собрать необходимые сведения по правому берегу инженерная разведка полностью не сумела, так как времени и средств у нее было недостаточно.

Практика подчеркнула, что инженерная разведка крупной водной преграды, проводимая лучшими подготовленными офицерами инженерных войск, должна проводиться непрерывно на всех этапах форсирования и переправы (разведка на форсирование десантом, паромной переправы, пунктов постройки мостов, разведка материалов, путей движения на левом и правом берегах).

На участке Колеберда, Переволочная р. Днепр проходит по долине шириной 25-30 км. Правый берег долины командует над левым, имея среднее превышение над зеркалом реки 65-90 м, а левый – только на 20-40 м.

Отрицательными сторонами местности в полосе форсирования были:

1. Противник имел выгодные для него наблюдательные пункты, с которых он просматривал всю долину левого берега. Наземные наблюдательные пункты противника давали ему возможность просматривать выжидательные и исходные районы для форсирования наших войск и пути движения между этими районами, а также пути движения к пунктам переправ. На большем протяжении участка форсирования зеркало реки просматривалось противником. Отдельные наблюдательные пункты противника могли быть вынесенными на самый командный берег реки.

Естественных наблюдательных пунктов на левом берегу долины, с которых можно было бы просматривать тактическую глубину правого берега, не было.

2. Противник имел большой выбор районов артиллерийских и минометных позиций, укрытых от наземного наблюдения с левого берега.

Районы огневых позиций на левом берегу могли быть выбраны только в районах населенных пунктов и лесных участков, прилегающих непосредственно к реке.

3. Пути движения в тылу противника были закрыты от нашего наземного наблюдения. Возможность скрытного маневра войск по колонным путям противник имел полную.

4. Правый берег р. Днепр против Колеберда, Семенки, Солошино и Переволочная – песчаный. Глубокие и сыпучие пески затруднили движение всех видов транспорта.

Подходы к левому берегу р. Днепр в районах Солошино и Переволочная тоже песчаные, требовали оборудования путей движения для всех колесных грузов<sup>4</sup>. Кроме того, в районе Семенки и Солошино долина реки на отдельных участках была заболочена.

5. Между р. Подлозня<sup>5</sup> и Мишуриин Рог высокий и обрывистый правый берег долины подходит непосредственно к самой реке.

6. Тактически выгодные естественные рубежи на правом берегу р. Днепр, которые должны были быть занятыми, чтобы обеспечить развитие форсирования, находились в 10-15 км от реки.

7. Высоты юго-западнее Дериевка и Куцеволовка и западнее Мишуриин Рог образовали котловину, которая, наряду с ее отрицательными сторонами в тактическом отношении, давала возможность достаточной маскировки форсировавшим реку войскам.

В полосе форсирования к правому берегу р. Днепр подходила только одна профилированная дорога Мишуриин Рог – Лиховка. Остальные дороги были проселочные, проходящие в сыпучих песках в полосе 2-3 км от берега; южнее этой полосы дороги шли в глинистых и черноземных грунтах с крутыми подъемами и спусками в многочисленных балках.

По левому берегу долины профилированные дороги подходили к Григоро-Бригадировка, Солошино и Переволочная. От выжидательных районов к реке существовали только тропы. Рокадное движение вдоль реки было возможно только по параллелям к р. Днепр в 5-10 км от нее.

8. Характерных излучин реки Днепр в нашу сторону не было.

9. Материалы, необходимые для устройства пристаней и для мостов, располагались в 10-15 км от реки [...]

#### **Решение командующего 37-й армией**

Командующий 37-й армией решил:

форсировать р. Днепр частями 92-й и 62-й гвардейских стрелковых дивизий немедленно, как только они достигнут реки;

форсирование произвести на рассвете на широком фронте Семенки, Переволочная;

для форсирования использовать все наличные в армии табельные переправочные средства и местные подручные материалы;

высадившимся на берегу противника частям наступать с целью занять, укрепить и оборонять плацдарм Дериевка, Куцеволовка, клх. Незаможник, южная окраина Мишуриин Рог;

всеми силами и средствами усиленно перебрасывать на правый берег главные силы армии и части усиления.

#### **Решение заместителя командующего 37-й армией по инженерным войскам**

На основании решения командующего 37-й армией и лично произведенной рекогносцировки заместитель командующего 37-й армией по инженерным войскам принял следующее решение:

1. Десантные пункты при форсировании р. Днепр установить:

а) в районе Семенки – через остров с высотой 60.8;

б) в районе Солошино – через остров с высотой 63.0;

в) в районе Переволочная – на отмель правого берега р. Днепр, что южнее западной окраины Переволочная.

2. Имеющиеся в наличии переправочные средства распределить:

а) в районе Семенки – 4 понтона парка Н2П 19-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона,

б) в районе Солошино – 4 понтона парка Н2П 19-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона,

в) в районе Переволочная – 6 лодок А-3 8-й инженерно-саперной бригады.

3. Подручные средства использовать в районах, где они подготовлены.

4. Вновь прибывающие переправочные средства распределять по пунктам переправы в соответствии с обстановкой и обозначившимся на них успехом.

#### **Форсирование р. Днепр передовыми отрядами**

Передовые части 92-й и 62-й гвардейских стрелковых дивизий к 15 часам 27 сентября 1943 г. вышли непосредственно на берег р. Днепр в районах Боцулы, Солошино и Переволочная. Части 89-й гвардейской стрелковой дивизии и два стрелковых полка 92-й гвардейской стрелковой дивизии вели бои на рубеже Пришиб, Саловка, Карповка.

Немцы обороняли правый берег реки пулеметным и минометным огнем с островов с высотами 60.8, 63.0 и из района Мишурин Рог. Прицельный артиллерийский огонь противник вел по левому берегу из районов Дерновка и западнее Мишурин Рог.

Инженерная разведка десантных пунктов переправы, подтягивание в выжидательные районы переправочного имущества и подготовка переправочных средств из подручных материалов – были задачей этого дня.

Естественно, что пункты переправ выбирались вблизи выгодных для форсирования исходных районов и исходной линии. Действующая в это время инженерная разведка 116-го отдельного инженерного батальона, 62-й и 92-й гвардейских стрелковых дивизий донесла, что в районе Семенки, Боцулы, откуда подход к реке скрыт лесным участком, удобными пунктами десантной и паромной переправы может быть участок реки против острова с высотой 60.8; в районе Солошино выгодные пункты переправ находятся против острова с высотой 63.0 и ниже его по течению на участке реки до устья р. Подлозня. Эти пункты и были утверждены командованием армии для броска передовых отрядов через реку. В Солошино стрелковые полки 62-й гвардейской стрелковой дивизии под руководством саперов начали заготавливать из подручных лесоматериалов плотики на 3-5 человек.

Тактическая обстановка требовала немедленно начать форсирование р. Днепр, а в руках начальника инженерных войск армии не было подтянутых к реке необходимых для выполнения этой задачи переправочных средств. Понтонные батальоны с их парками, парки УВС А-3 8-й и 69-й армий, не имея горючего, растянулись по труднопроходимым после дождей дорогам на 40-200 км от реки. Командующий 37-й армией генерал-лейтенант Шарохин, лично прилагавший все усилия по сосредоточению к войскам переправочного имущества, приказал обеспечить горючим 19-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон, изъяв его у некоторых частей армии. В ночь на 28.9.43 г. в Григоро-Бригадировка и в Солошино прибыли подразделения 19-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона с имуществом на два 16-тонных парома и 6 лодок А-3 с верхним строением под десант. Это и все наличие табельных переправочных средств, на которых начала форсирование широкого Днепра готовая к боям армия.

Тактика подчиняет себе технику. Начать форсирование р. Днепр в 4 часа 28 сентября 1943 года в районах Семенки и Солошино; использовать для десантных бросков пехоты 6 понтонов парка Н2П, 6 лодок А-3, 8 малых рыбацких деревянных лодок и 20 плотиков из подручных материалов, – таково было решение командующего 37-й армией, блестяще оправдавшееся в ходе развернувшейся крупнейшей операции.

В 4.00 28.9.43 г. 3 понтона парка Н2П, имея по 50 человек десанта, отвалили на веслах к северо-восточному берегу острова с высотой 63.0 и 6 лодок А-3 с автоматчиками и стрелками начали пересекать Днепр курсом к устью р. Подлозня.

В полной тишине проходит первый рейс. На остров высажен десант с 3 понтонов и второго рейса. В короткой и стремительной схватке гвардейцы 62-й гвардейской стрелковой дивизии уничтожают усиленную роту боевого охранения немцев, переоценивших неприступность реки и недооценивших наступательных способностей наших войск. Но начало форсирования уже известно противнику. По нашему левому берегу и по самой реке открыт минометный и артиллерийский огонь врага, хотя утренний туман не дает ему быть прицельным. Маскировка тишины теперь не имеет значения; чтобы ускорить форсирование понтоны переходят на движение моторами. В бой вступила и наша артиллерия, подавляя ранее засеченные огневые точки противника.

Форсирование на лодках А-3 идет успешно. Удачно выбранные пункты посадки и высадки скрывались от наблюдения со стороны противника высокими берегами реки. Его артиллерийский и минометный огонь по площади левого берега и по зеркалу реки в этом пункте был мало эффективен.

К 12.00 28.9.43 г. в район Переволочная прибыл 127-й инженерно-саперный батальон с парком УВС А-3 и спустил на воду 6 десантных лодок, а затем один 3-лодочный паром. Этот третий пункт десантной переправы к 20.00 28.9.43 г. переправил на правый берег два стрелковых батальона и часть полковой и 45-мм артиллерии. В этом же пункте действовали 8 штук деревянных местных лодок, найденных в районе Переволочная.

К исходу 28.9.43 г. – первого дня форсирования р. Днепр – на его правый берег были переправлены 128-й стрелковый полк и два батальона 184-го гвардейского стрелкового полка 62-й гвардейской стрелковой дивизии. Преодолевая сопротивление противника, наши части вышли на рубеж оз. Лиман, отметка 72.0, отметка 40.4, оз. Уступ, что 1 км северо-восточнее Мишуриной Рог. В ночь на 29.9.43 г. форсирование реки частями 62-й гвардейской стрелковой дивизии в пунктах Солошино, Переволочная продолжалось напряженными темпами. Все наличные переправочные средства были введены в работу. 186-й гвардейский стрелковый корпус, начавший переправу с наступлением темноты, использовал для переправы до 20 шт. плотиков, изготовленных из подручных материалов. Трудно управляемые на воде плотики были снесены течением реки до 2 км. Дальнейшая переправа на них была не практична также и потому, что на обратный рейс плотиков за десантом потребовалось бы не менее половины переправившихся на них людей.

В работу вступает и парк УВС А-3 69-й армии. В дело вводятся и паромы на имуществе парка Н2П для переправы дивизионной артиллерии и подразделений истребительно-противотанковых артиллерийских полков на механической тяге, которые обслуживал 19-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон. Десантный пункт переправы в районе Солошино обслуживал 69-й армейский инженерный батальон, а в районе Переволочная работал 127-й инженерно-саперный батальон. 116-й отдельный инженерный батальон был придан для усиления личным составом 19-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона, для постройки погрузочно-выгрузочных пристаней, оборудования подъездов к ним, для несения комендантской службы и регулирования движения на переправах в районе Солошино.

По всему этому участку противник в течение ночи вел непрерывный интенсивный артиллерийский и минометный огонь, причем наиболее сосредоточен огонь был по острову с высотой 63.0.

К 11.30 29.9.43 г. стрелковые, пулеметные и минометные части 62-й гвардейской стрелковой дивизии были полностью переправлены на правый берег.

Медленно передвигавшийся на тракторной тяге парк типа «В» 6-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона 27.9.43 г. был переведен на автотягу машинами «Додж» и «Студебеккер» и к 17.00 28.9.43 г. в составе 2 полупонтонов сосредоточился в Григорово-Бригадировка для обеспечения форсирования 92-й гвардейской стрелковой дивизии. 112-й отдельный инженерный батальон был придан 92-й гвардейской стрелковой дивизии для усиления личного состава 6-го понтонно-мостового батальона, для оборудования путей движения, для постройки пристаней и несения комендантской службы и регулирования движения в пункте форсирования.

Части 92-й гвардейской стрелковой дивизии вели бои с противником на рубеже Пришиб, Карповка и подошли к пунктам форсирования против острова с высотой 60.8 с рассветом 28.9.43 г. Противник обнаружил переправу, и после первого рейса на трех понтонах 19-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона форсирование пришлось прекратить, потеряв 2 понтона. Сильный пулеметный, минометный и артиллерийский огонь противника не давал возможности наплавным средствам появляться на воде, и только в ночь на 29.9.43 г. форсирование на этом участке продолжалось на переправочных средствах 6-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона, которое продолжалось и в течение дня 29.9.43 г.

Усиленная стрелковая рота противника обороняла остров с высотой 60.8. Высадившиеся на этом острове передовые части 92-й гвардейской стрелковой дивизии встретили сильное огневое сопротивление. Один понтон с десантом на рассвете 29.9.43 г. в темноте высадил десант непосредственно на правом берегу восточнее острова с высотой 60.8. Огонь этого подразделения вдоль рукава между островом и берегом ускорил овладение нашими частями островом. Брод с острова через рукав обеспечивал вывод наших войск на правый берег. К 18.00 29.9.43 г. два стрелковых батальона заняли остров с высотой 60.8 и вышли в район северо-западнее высоты 73.8.

89-я Белгородско-Харьковская гвардейская стрелковая дивизия к исходу 28.9.43 г. очистила от противника восточный берег и с 19.00 29.9.43 г. на 4 лодках А-3 и на плотиках из подручных материалов приступила к форсированию р. Днепр на участке Колеберда, (иск.) оз. Молдован и к 24 часам под сильным огнем противника переправила на правый берег две стрелковые роты.

28.9.43 г. в армию поступили 21 деревянная лодка, а 29.9.43 г. 18 складных лодок, которые все требовали ремонта, и только с вечера 30.9.43 г. они были использованы на десантных пунктах переправы в районе Солошино.

Итак, начавшиеся форсирование р. Днепр в 4.00 28.9.43 г. в районе Солошино частями 62-й гвардейской стрелковой дивизии только в двух пунктах нарастало в темпах и расширялось по фронту. С 12 часов того же дня началось форсирование в пункте Переволочная. Неудачно начатое форсирование частями 92-й гвардейской стрелковой дивизии в районе Семенки дало успехи в ночь на 29.9.43 г. В это же время и части 89-й гвардейской стрелковой дивизии при недостатке переправочных средств, под сильным огнем противника, переправившись двумя стрелковыми ротами, удержали за собой участок правого берега.

### **Переправа главных сил и частей усиления**

Внезапность форсирования р. Днепр передовыми частями армии на рассвете 28.9.43 г., их сильный наступательный порыв явно обозначили успех, который требовалось развить и закрепить в короткие сроки. Ускорить ход переправы главных сил дивизий, средств усиления – артиллерии и танков – и наладить бесперебойное, все увеличивающееся по объемам питание и эвакуацию – вот сложная задача инженерного обеспечения на данном переломно-кризисном этапе операции.

Противник, оказывая сильное огневое сопротивление передовым частям 89-й и 92-й гвардейских стрелковых дивизий и удерживая Мишуриин Рог, пехотой контратакует части 62-й гвардейской стрелковой дивизии, ведущей бой на рубеже Куцеволовка; ожидалось усиление его контратак и танками.

Сил и средств для быстрой наводки мостов для переправ по ним главных сил, как обычно установился ход инженерного обеспечения форсирования водных преград<sup>7</sup>, у армии не были. Получение этих сил и средств в ближайшее время не предполагалось. Обстановка и условия заставили решать эту задачу только использованием десантных и паромных видов переправы.

### **Десантные переправы пехоты**

Десантные пункты переправы № 3 – Солошино и № 4 – Переволочная стабилизировались как пункты переправ главного направления. Они непрерывно работали до ввода в эксплуатацию в этих же пунктах мостов. Средствами переправ на них были: складные деревянные лодки, деревянные лодки, прибывшие из фронта и собранные в районах форсирования, и надувные лодки типа А-3.

Одновременно на одном десантном пункте переправы в работе находилось до 30 десантных единиц. При этом фронт десантного пункта доходил до одного километра. На исходные линии выводился стрелковый полк, и его стрелковые батальоны поочередно вызывались в пункты посадки и переправлялись на противоположный берег. Заранее произведенная полочная разбивка десанта, как и нумерация лодок, оказались не практичными, так как возвращавшиеся после высадки десанта лодки не попадали в свои первоначальные точки отвалов, а вместимость их была различная.

Складные деревянные лодки пользовались у саперов и переправляющихся частей наибольшим преимуществом перед лодками других типов. Достаточно вместительные – 10 человек с оружием и в исходном снаряжении, – быстро подвижные по воде, даже против течения, легко управляемые, с малой осадкой, а значить, и проходимые по мелководьям – эти лодки сделали в 1.5-2 раза больше рейсов по сравнению с лотками А-3 при меньшей затрате физических сил гребцов. Если к этому добавить их портативность при перевозке, наибольшее удобство при переноске, по сравнению со всеми лодками других типов, и быстрое приведение в рабочее положение, то следует только желать постоянно иметь эти лодки в войсках – в дивизиях и в армиях.

На двух складных лодках подручными материалами оборудовались легкие паромы. Сохранив положительные качества лодок, эти паромы на дивизионных пунктах питания и эвакуации проделали огромные работы. Следует разработать к этим лодкам такое же портативное, как и они сами, верхнее строение для двух-, трехлодочных паромов.

На десантных лодках А-3, кроме личного состава с их вооружением, переправлялись: станковые пулеметы, минометы, 45-мм орудия и 76-мм полковые пушки. Вдоль лежней укладывались доски под колеса орудия, а посередине лодки – под его хобот. Парно действующие лодки А-3 одним рейсом перевозили передок и само орудие. Для погрузки и выгрузки орудий или двуколки на лодках, как сходни, использовались доски парка.

Переправа этих орудий на лодках сэкономила время тяжелых паромов, на которых переправлялась дивизионная артиллерия, автотранспорт, танки и лошади. Крупнейшим недостатком лодок А-3 является их легкая поражаемость осколками мин и снарядов. Такие порчи лодок трудно ремонтируются.

На десантном пункте переправы № 3 – Солошино было переправлено личного состава больше 60 000 человек, а на переправе № 4 – Переволочная – до 30 000 человек (см. таблицы работы пунктов переправ)<sup>8</sup>. В отдельные дни работа пунктов переправ доходила до наивысшего напряжения. Расчеты лодок А-3 делали за сутки без смены по 25 и больше рейсов.

Эти пункты переправ обслуживались армейскими и приданными фронтовыми инженерными батальонами.

Десантный пункт переправы № 2 – Семенки обслуживался 6-м отдельным моторизованным понтонно-мостовым батальоном и 112-м отдельным инженерным батальоном.

Пункт переправы № 1 – Колеберда обслуживался саперами 89-й гвардейской стрелковой дивизии.

Форсировавшие р. Днепр части 89-й и 92-й гвардейских стрелковых дивизий в районе Успенское и Дериевка не могли развить успеха на правом берегу. Местность обороны противника имела явное преимущество перед местностью действий наших частей. Кроме того, противник заблаговременно оборудовал хорошо продуманную огневую систему своей обороны в инженерном отношении.

Следует отметить, что на участке Успенское, Дериевка немцы формировали р. Днепр с правого берега в 1941 г.; на этом направлении были их основные пункты переправ для главных сил, а район Мишуриг Рог был их второстепенным и демонстрирующим форсирование направлением.

По решению командующего армией переправившиеся на правый берег части 89-й и 92-й гвардейских стрелковых дивизий, оставив прикрытие для смены частями 53-й армии, были отведены в исходное положение на левом берегу. Потом они были переправлены на правый берег в районах Солошино и Переволочная для развития успеха на главном направлении. Их действия в направлениях Успенское и Дериевка имели большое положительное значение как действия, сковывающие значительные силы противника, а это способствовало развитию успеха [в бою] за плацдарм в районах Куцеволвка, Мишуриг Рог.

#### **Итоги инженерного обеспечения форсирования р. Днепр в полосе действий 37-й армии**

Форсировав р. Днепр с хода 28 сентября, 37-я армия в течение 18 дней вела тяжелые бои с пехотными и танковыми соединениями противника за удержание и расширение плацдарма на правом берегу и удержала этот плацдарм.

Бои за плацдарм шли на рубеже, обеспечивавшем работу десантных и паромных средств переправы, постройку и наводку через р. Днепр 3 мостов.

При предельно напряженной работе всех наличных в армии инженерных частей, на всех имеющихся переправочных средствах и по мостам на удерживаемый войсками армии правобережный плацдарм были переправлены все соединения и части усиления 37-й армии. По приказу командующего фронтом на этот же плацдарм по мостам и на переправочных средствах 37-й армии были переправлены 5-я гвардейская армия, 5-я танковая армия, 1-й механизированный корпус, 7-й механизированный корпус и две стрелковые дивизии соседней слева 7-й гвардейской армии [...].

#### **Выводы по инженерному обеспечению форсирования р. Днепр в полосе действий 37-й армии**

Окончательные выводы по оперативному обеспечению форсирования р. Днепр в полосе действий 37-й армии можно будет сделать только после соответствующей оценки общевойсковыми генералами всей операции в целом.

Для объективности выводов и оценки инженерного обеспечения следует иметь в виду целый ряд особенностей, связанных с действиями войск армии и инженерных частей, как положительно, так и отрицательно влиявших на ход инженерного обеспечения.

Напрашиваются следующие, не претендующие на их полноту предварительные выводы:

##### *А. По организационным вопросам.*

1. Инженерные части усиления и переправочные средства начали поступать в армию с большим опозданием. По мере их прибытия они сейчас же вводились в действие. Офицеры-понтонеры не знали офицеров стрелковых частей, для того чтобы совместно договориться о взаимодействии.

В будущем необходимо инженерные части с переправочными средствами придавать войскам не меньше чем за 2 перехода до войной преграды. Приданные войскам инженерные части с переправочными средствами должны двигаться за боевыми порядками войск, имея свою инженерную разведку в боевых порядках.

2. Количество переправочных средств для обеспечения форсирования водной преграды передовыми отрядами должно исходить из расчета – переправить на противоположный берег один стрелковый полк за 30 минут.

3. Наличие в армии своих переправочных средств в количестве не менее одного нового легкого парка и 25 складных лодок диктуется всем опытом войны. В полосе активных действий армии водные преграды встречаются в большинстве случаев. Имея свои переправочные средства, которые будут обслуживаться инженерными частями армии, армия будет иметь возможность часто проводить тренировку войск и инженерных частей. Хранить это переправочное имущество армия может на военно-техническом складе.

4. Части 37-й армии форсировали р. Днепр с хода, используя для броска передовых отрядов тяжелые переправочные средства парка Н2П. В данном случае, при выгодно сложившейся тактической обстановке и при отсутствии других переправочных средств, это решение было бесспорно правильным. В будущем при форсировании широких рек в условиях аналогичной обстановки использование десантных понтонов парка Н2П для первого броска или ввод их в действие при обозначившемся успехе следует считать обязательным. Имея большую подъемную силу и вместимость 50-60 бойцов, для переправы стрелкового десанта они очень эффективны.

5. Переправочные средства поступали в армию с опозданием (если оценить и проследить по этапам изменение тактической обстановки на фронте в ходе боя). Прибывавшее имущество немедленно вводилось в работу на постепенно расширяющемся фронте форсирования. На направлениях Успенское и Дериевка успех развить не удалось. Успех обозначился на направлениях Куцеволовка и Анновка<sup>9</sup>. Вновь прибывавшие переправочные средства вводились на усиление переправ в этих направлениях.

Из этого очевиден вывод: при форсировании широких рек на широком фронте надо обязательно иметь большие резервы переправочных средств для переправы главных сил, маневрируя этими средствами на участке форсирования. Маневр тяжелыми переправочными парками вдоль реки очень затруднен, если они спущены на воду. Обязателен резерв материалов и переправочного имущества для мостов в количестве не менее чем 30 % имущества и средств, составляющих мост.

6. Необеспеченность необходимым количеством катеров и забортных двигателей полосы армейских переправ следует считать ошибкой, которая могла привести к потере успеха форсирования (п. 149 «Руководства по форсированию рек.» – 1942). При форсировании широких рек положенные в понтонных частях буксирные катера не смогут обеспечивать переправу артиллерии и частей усиления. Количество катеров и забортных моторов для легких паромов при форсировании широких рек в армейской полосе нужно рассчитывать на одновременный подъем буксирными средствами до одного дивизиона дивизионного артиллерийского полка. Только при таком положении можно рассчитывать на успех переправы главных сил паромами.

7. Полностью оправдал себя специально созданный штаб переправ для оперативного руководства еще не переправившимися соединениями и частями, планирующий ход переправ с учетом наличных переправочных средств и работающий во взаимодействии с оперативным отделом и штабом инженерных войск армии. Надо в существующие положения Красной Армии по форсированию широких рек внести коррективы, по которым такой штаб переправ организовывался бы в полосе форсирования армией и корпусом, возложив на него организацию и ответственность за оборону переправ.

8. В условиях форсирования широких рек армией и корпусом командир дивизии является начальником своих переправ только до момента переправы штабов стрелковых полков его дивизии на берег противника. После этого командир дивизии со своим штабом целиком переключается на управление боем. Функции начальника переправ переходят к штабу переправ и частично к коменданту участка переправ. Необходимо внести такое изменение в существующее положение по форсированию широких рек.

9. Полностью оправдал себя комендант участка переправ, обладающий, кроме своих специальных и технических прав, и правами начальника переправ и подчиняющийся в оперативном отношении штабу переправ. Участок переправ состоял из 2-3 пунктов десантной переправы, 2-3 пунктов паромной переправы и 1-2 дивизионных пунктов питания и эвакуации.

Участок обслуживался одним инженерным батальоном и до роты понтонного батальона с тяжелыми паромами. Комендант участка непосредственно на месте организует и руководит переправой войск и готовит для этого переправочные средства. Ему подчинена действующая на участке и служба регулирования.

10. Помощник коменданта паромного пункта переправы фактически выполнял обязанности коменданта пристани, так как с одной пристани шла погрузка на несколько паромов различной грузоподъемности.

11. На пункте переправ надо назначать специальных лиц-информаторов, учитывающих ход переправы и количество переправляющихся личного состава и материальной части.

12. Организация сети заградительных постов по обоим берегам реки обязательна. Эти посты являлись дополнительной непосредственной охраной пристаней и переправочных средств от возможных диверсий. Их работа отсвечивала большую организованность и порядок в районе переправ.

13. Полностью оправдали себя впервые появившиеся в практике 37-й армии дивизионные пункты питания и эвакуации. Необходимо утвердить их организацию и применять при форсировании широких рек в полосе корпусов и армии.

14. Численный состав понтонных батальонов оказался недостаточным для бесперебойного обслуживания всего своего парка, не говоря уже о постройке ими пристаней и подъездных путей. Поэтому понтонные батальоны усиливались подразделениями армейских инженерных батальонов. Личный состав понтонных батальонов необходимо увеличить на 100 %.

15. Малочисленными и маломощными лишний раз показали себя дивизионные саперные батальоны, не могущие обеспечивать в инженерном отношении действия своих соединений. Оборудование командного и наблюдательного пунктов дивизии, частичный ремонт дорог и инженерная разведка – вот что они могут охватить и фактически выполняют. Необходимо увеличить численность саперных батальонов дивизий в 3 раза.

16. При форсировании каждой водной преграды, а тем более широкой, обязательно заранее выделять и иметь в готовности специальные инженерные части для закрепления плацдарма с запасом мин и малозаметных препятствий. 149-й батальон инженерных заграждений прибыл в армию для этой цели только 4 октября с ограниченным количеством противотанковых мин.

17. Малочисленным оказался штаб инженерных войск армии. Необходимо число работников штаба увеличить на 3 офицера за счет сокращения штаба инженерно-саперной бригады. Опыт подчеркнул, что использование работников штаба бригады по заданию штаба инженерных войск армии является только полумерой.

#### *Б. Выводы по оценке переправочных средств.*

1. Складные десантные лодки при десантной переправе стрелковых частей и в легких парамах показали только положительные качества.

2. Лодки А-3 при форсировании широкой водной преграды при работе под огнем противника показали только отрицательные стороны: маломаневренные, без запаса плавучести при пулевых, а тем более при осколочных попаданиях.

3. Парк Н2П при всех своих положительных качествах отрицательно показал себя в мостовых опорах. При бомбометании или артиллерийском обстреле противником один поврежденный устой тянул на дно реки всю наплавную часть. Чтобы избежать этого, необходимо разработать такие соединения прогонов между устоями, которые можно было бы быстро разъединять и высвобождать поврежденный участок моста.

4. Положительные стороны выявили парки ДМП-42. Простые в работе, они не тонут при их повреждениях снарядами и авиабомбами противника.

Опыт инженерного обеспечения форсирования р. Днепр частями 37-й армии на участке Колеберда, Переволочная с хода заслуживает самого внимательного и вдумчивого его изучения не только офицерами инженерных частей, но и офицерским составом всех родов войск.

**Заместитель командующего 37-й армией по инженерным войскам**

**генерал-майор инженерных войск ГОЛДОВИЧ**

**Начальник штаба инженерных войск 37-й армии**

**гвардии полковник ФОКИН**

9 декабря 1943 г.

Ф. 240, оп. 74741с, д. 20, лл. 3-88.

---

<sup>1</sup> Документ публикуется с сокращением.

<sup>2</sup> 75 км северо-восточнее Кобеляки.

<sup>3</sup> 12 км северо-восточнее Кобеляки.

<sup>4</sup> Так в документе.

<sup>5</sup> Р. Подлозная – небольшой приток р. Днепр в 6.5 км северо-западнее Мишурин Рог.

<sup>6</sup> В документе – «правому».

<sup>7</sup> Так в документе.

<sup>8</sup> Таблицы работы пунктов переправ в настоящем выпуске Сборника не публикуются.

<sup>9</sup> 4 км южнее Калужино.