

Отчет начальника инженерных войск 13-й армии начальнику штаба инженерных войск 1-го Украинского фронта об инженерном обеспечении форсирования р. Днепр с хода войсками армии в сентябре 1943 года (21 ноября 1943 г.)

**Отчет
начальника инженерных войск
13-й армии
начальнику штаба инженерных войск
1-го Украинского фронта
об инженерном обеспечении
форсирования р. Днепр с хода
войсками армии
в сентябре 1943 года
(21 ноября 1943 г.)**

СЕКРЕТНО

**ОТЧЕТ
ПО ФОРСИРОВАНИЮ р. ДНЕПР НА УЧАСТКЕ ст. ИОЛЧА,
ГЛЫБОВО В ПОЛОСЕ НАСТУПЛЕНИЯ 13-й АРМИИ¹**

В связи с тем, что войска армии с хода и на широком фронте приступили к форсированию р. Днепр, границу между периодом подхода к реке и подготовительным периодом указать трудно, так как одновременно с форсированием р. Днепр производились ремонт дорог, просадка новых маршрутов, строительство мостов и проч.

Задача инженерного обеспечения подхода к р. Днепр и подготовительного периода заключалась в том, чтобы обеспечить дорогами и путями для эвакуации и подвоза, подтянуть табельные переправочные средства в районы сосредоточения, инженерные части придать соединениям для взаимодействия.

В этот период – к 17.9.43 г. – в армии находились:

– 7-я штурмовая инженерно-саперная бригада в составе 31-го, 33-го и 35-го штурмовых инженерно-саперных батальонов (два батальона – 32-й и 34-й штурмовые инженерно-саперные батальоны – временно были приданы 61-й армии и обеспечивали переправами ее войска через р. Десна в районе Короп);

– 275-й армейский инженерный батальон и девять дивизионных саперных батальонов.

Инженерные части армия распределялись:

33-й штурмовой инженерно-саперный батальон придан 15-му стрелковому корпусу с задачей обеспечить переправами через р. Днепр с распределением рот – по одной роте на дивизию первого эшелона и одна рота в резерве корпусного инженера;

31-й штурмовой инженерно-саперный батальон придан 17-му гвардейскому стрелковому корпусу с задачей обеспечить переправу войск корпуса [через р. Десна] в районе Надиновка, отремонтировать дороги в полосе корпуса и одной ротой строить мост совместно с 35-м штурмовым инженерно-саперным батальоном;

35-й штурмовой инженерно-саперный батальон производил постройку балочного деревянного моста через р. Десна в районе Надиновка;

275-й армейский инженерный батальон одной ротой и 50 % переправочного парка МДП А-3² обслуживал 129-ю танковую бригаду, одной ротой оборудовал командный пункт штаба армии, одна рота находилась в резерве начальника инженерных войск армии.

Все инженерные части находились в боевых порядках соединений.

Два батальона 7-й штурмовой инженерно-саперной бригады и 50-й моторизованный понтонно-мостовой батальон после пропуска войск 61-й армии должны были возвратиться обратно. 49-й моторизованный понтонно-мостовой батальон, 1-й и 7-й батальоны инженерных заграждений 1-й гвардейской бригады специального назначения находились на подходе.

До подхода к р. Днепр войска армии форсировали р. Десна в районе Короп, р. Сейм, р. Десна на участке Чернигов, Моровск, отчет о форсировании которых представлен 30.10.43 г. за № 02088³.

Произведенной инженерной разведкой установлено, что оборонительных сооружений как по восточному, так и по западному берегу р. Днепр противник не создал. Лишь на отдельных участках в районе железнодорожного и деревянного мостов, а также из населенных пунктов, расположенных вблизи берега, противник ведет пулеметный огонь. Из глубины артиллерийским и минометным огнем обстреливает реку и подступы к р. Днепр.

Мосты, баржи – уничтожены. Рыбацкие лодки частично приведены в негодность. Исправных сравнительно мало.

Лесоматериала для устройства плотов имеется в достаточном количестве.

Ширина р. Днепр колеблется на различных участках от 190 до 350 м. Берега пологие, песчаные, поросшие мелким кустарником, служащим хорошей маскировкой. Разведка уточнила места пунктов переправ и наметила колонные пути, которые в дальнейшем при их улучшении и ремонте служили постоянно действующими дорогами.

На основе инженерной разведки командование и общевойсковые командиры приняли окончательное решение на форсирование.

К 24.00 21.9.43 г. войска армии левым флангом в составе 17-го гвардейского стрелкового корпуса и к 24.00 22.9.43 г. правым флангом в составе 15-го стрелкового корпуса подошли к р. Днепр. 28-й стрелковый корпус прикрывал правый фланг армии с севера ввиду того, что армия глубоко вышла вперед и была угроза флангу в случае контратак противника.

В силу того, что форсирование р. Днепр совершалось на широком фронте при отсутствии дорог и по песчаному грунту, а местами по сыпучему песку, инженерные части армии произвели большую работу по улучшению дорог, устраивая хворостяную выстилку. Всего было проложено новых дорог около 200 км, из них около 30 км выложены (улучшены) хворостом и частично – плетнями.

Практика показала, что уложенный на песчаный грунт хворост с незначительным добавлением соломы или сена и присыпанный увлажненным песком улучшает дорогу, которую возможно эксплуатировать довольно длительное время. 1 кубометр хвороста и 30-40 кг соломы или сена на 10 м дороги могут быть признаны хорошей дозировкой [...]

На рассвете 22.9.43 г. части 17-го гвардейского стрелкового корпуса на участке Нижн. Жары, Старо-Глыбов и на рассвете 23.9.43 г. части 15-го стрелкового корпуса на участке железнодорожный мост, Сивки с хода и на широком фронте приступили к форсированию р. Днепр.

К этому времени было собрано 25 плотов из бревен и бочек, 42 рыбацкие лодки, 2 баржи и 4 десантных лодки А-3. Общая грузоподъемность переправочных средств составила 45.5 тонны и две баржи грузоподъемностью 85 тонн.

Другие табельные средства переправы к этому сроку были на подходе, а парки Н2П действовали через р. Десна.

Противник оказывал сильное огневое сопротивление из районов: железная дорога, м. Комарин, Нижн. Жары и Теремцы, но был выбит из этих пунктов подразделениями, переправившимися севернее и южнее этих мест.

Передовые отряды усиленные артиллерией, успешно продвигались на запад, расширяя захваченный плацдарм. Для пропуска главных сил и для транспорта приступили к наводке понтонного и постройке деревянных мостов. Прибывшее переправочное имущество использовалось как паромные переправы. К этому же времени [27.9.43 г.] прибыли все инженерные части [...].

Всего в этот период [к 27.9.43 г.] действовало 12 пунктов переправ [...].

Общая грузоподъемность всех переправочных средств составила 483 тонны, в том числе табельные средства – 356 тонн и подручные – 127 тонн за один рейс. Эти переправочные средства были способны переправить на всех 12 пунктах за один рейс: личного состава – 1850 человек, дивизионной артиллерии и автомашин – 85 единиц, противотанковых орудий – 45 единиц, станковых пулеметов – 185 штук, подвод – 72 подводы [...].

ВЫВОДЫ

1. Форсирование больших водных преград, как реки Сейм, Десна, Днепр и Припять, частями 13-й армии проводилось впервые.

2. Во всех случаях перед началом форсирования проводилась инженерная разведка дивизионными и полковыми саперами, а также саперами инженерных частей армии и офицерской разведкой штаба инженерных войск.

Инженерная разведка ставила своей целью:

- а) выбор мест форсирования на подручных средствах, легких и тяжелых табельных переправочных средствах, а также мест постройки стационарных балочных мостов;
- б) выявление всех подручных средств на восточном берегу рек и наличие других материалов, могущих быть использованными для форсирования;
- в) ремонт подручных переправочных средств и сосредоточение их в районах переправ;
- г) разведка и привешивание подъездов к переправам, а также определение объема работ по ремонту подъездов.

3. Форсирование водных преград во всех случаях проводилось на широком фронте одновременно, что способствовало успешному выполнению задач командования, так как противник вводился в заблуждение и не мог точно определить истинное место переправы главных сил и организовать на этом участке какие-либо серьезные контратаки.

4. Благодаря тому, что весь личный состав инженерных частей и общевойсковых соединений был заранее подготовлен и ориентирован на решение столь важных задач – форсирование больших рек в основном на подручных средствах, при ограниченном количестве табельных переправочных средств, и благодаря решимости во что бы то ни стало выполнить приказ командования – поставленные задачи были выполнены успешно.

5. При форсировании водных преград во всех случаях применялся метод наращивания переправочных средств, а именно:

- а) подручные переправочные средства усиливались легкими табельными переправочными средствами;
- б) легкие табельные переправочные средства усиливались тяжелым парком Н2П;
- в) тяжелые табельные переправочные средства усиливались путем постройки стационарных балочных мостов.

6. Переправа войск и материальной части через водные преграды проводилась под непрерывным воздействием артиллерийского и минометного огня и авиации противника. Переправы разрушались, материальная часть выводилась из строя, но благодаря самоотверженной работе саперов и понтонеров переправы восстанавливались и переправа войск не прекращалась.

7. При постройке балочных мостов в широких масштабах применяли практику мобилизации плотников из гражданского населения и гужевого транспорта для подвозки лесоматериалов.

Строительный материал заготавливался и подвозился к месту работ (не во всех случаях) заблаговременно, а с захватом плацдарма сразу же приступали к постройке мостов.

8. К недостаткам при форсировании водных преград следует отнести:

- а) в начальный период было недостаточное количество легких табельных переправочных средств;
- б) недостаточное количество тяжелых табельных переправочных средств;
- в) отсутствие транспорта для маневрирования даже теми ограниченными табельными средствами, которые имелись в войсках, так как 49-й и 50-й отдельные моторизованные понтонно-мостовые батальоны своего транспорта не имели;
- г) отсутствие горючего также являлось одним из факторов, тормозящих своевременную переброску табельных переправочных средств от одного водного рубежа к другому;
- д) несвоевременное и недостаточное прикрытие районов форсирования средствами противовоздушной обороны и прикрытие с воздуха, что приводило к излишним потерям в живой силе, транспорте и технике. Особенно это ощущалось в период с 3.10.43 г.;
- е) в начальный период форсирования водных преград недостаточно четко была организована комендантская служба [...].

Начальник инженерных войск 13-й армии
полковник КОЛЕСНИКОВ
Начальник штаба инженерных войск 13-й армии
подполковник ДЕНИСЮК

21 ноября 1943 г.⁴

Ф. 361, оп. 19754с, д. 4, лл. 389-393. Машинописная копия.

¹ Документ публикуется с сокращением.

² Так в документе.

³ Отчет в настоящем выпуске Сборника не публикуется, т. к. вопросы форсирования рек с хода в этом отчете не отражены.

⁴ Дата установлена на основании препроводительного отношения к данному документу.