

**Из отчета штаба инженерных войск 57-й армии штабу армии об инженерном обеспечении наступательной операции 57-й армии с 29 февраля по 19 апреля 1944 г. с форсированием р. Днестр с хода (20 апреля 1944 г.)**

**Из отчета  
штаба инженерных войск  
57-й армии  
штабу армии  
об инженерном обеспечении  
наступательной операции 57-й армии  
с 29 февраля по 19 апреля 1944 г.  
с форсированием р. Днестр с хода  
(20 апреля 1944 г.)**

**СЕКРЕТНО**

**«УТВЕРЖДАЮ»**

**Начальник инженерных войск  
57-й армии  
подполковник ИВАНОВ  
20 апреля 1944 г.**

**ОТЧЕТ**

**ПО ИНЖЕНЕРНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ  
57-й АРМИИ ОТ РУБЕЖА м. НОВГОРОДКА, ст. КУЦОВКА,  
мог. ТОЛСТАЯ, ВАРВАРОВКА, БАЙРАК ДО р. ДНЕСТР,  
ФОРСИРОВАНИЕ р. ДНЕСТР  
(29.2.44 г. - 19.4.44 г.)**

**[...] ФОРСИРОВАНИЕ РЕКИ ДНЕСТР**

На подходе к р. Днестр сопротивление противника возросло. На рубеже р. Кучурган противник неоднократно переходил в контратаки.

Части армии в ходе наступательных действий получили задачу форсировать р. Днестр на участке Бутор, Варница, нанося главный удар в центре, выйти на рубеж Телица, Рошкань, лес южнее Калфа, Варница. Форсирование произвести с хода, внезапно, решительными действиями штурмовых отрядов [...]

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИНЖЕНЕРНЫХ ВОЙСК**

**а) Подготовительный период (первый и второй этапы)**

На пути отступления противник наряду с другим военным имуществом оставил и переправочное имущество, в большинстве случаев поврежденное путем подрыва. В предвидении формирования значительной водной преграды, как р. Днестр, инженерные части начали собирать трофейное переправочное имущество немедленно после форсирования р. Южный Буг.

Сбором и ремонтом переправочного имущества деятельно занимались армейские саперы, а также войсковые. При большом недостатке транспорта для перевозки войсковых грузов из переправочного имущества войсковые саперы могли возить за войсками только те переправочные средства, которые не требуют большого количества транспорта, а именно - резиновые надувные лодки.

Армейские саперы приступили к ремонту и комплектованию трофейного понтонного парка «В».

На 10.4.44 г. войска имели следующие переправочные средства:

а) табельные средства: лодок А-3 - 15, лодок ДСЛ - 8;

б) трофейные средства: лодок типа А-3 – 27, лодок типа МНЛ – 77; сырых деревянных лодок – 6.

Армейские саперы к этому времени отремонтировали и укомплектовали: полупонтонов с верхним строением – 30, козловых опор – 8, тросов металлических с катушками – 3, лодок типа А-3 – 3, лодок типа МНЛ – 10, деревянных лодок – 5.

Одновременно проводились усиленные практические занятия с личным составом инженерных частей, в основном на инженерное обеспечение десантов. Заранее были выделены коменданты из опытных офицеров, имевших боевой опыт организации переправы на прежних водных рубежах.

Армейские инженерные части проводили практические занятия по освоению переправочного парка «В».

К началу форсирования войска имели следующие переправочные средства:

а) табельные средства: лодок А-3 – 15, лодок ДСЛ – 8;

б) трофейные средства: лодок типа А-3 – 27, лодок типа МНЛ – 77, саперных деревянных лодок – 28.

Армейские саперы к этому времени полностью укомплектовали 30 полупонтонов парка «В». К этому времени дороги к переправам и дорожные сооружения на них были восстановлены.

### **б) Форсирование**

Части армии начали форсировать р. Днестр с хода 12.4.44 г. в полдень и в ночь на 13.4.44 г. К утру 13.4.44 г. авангардные полки вели бои уже на правом берегу. Противник оказывал ожесточенное сопротивление, вел по переправам и боевым порядкам ураганным огнем из всех видов оружия. Переправы подвергались почти непрерывным массированным налетам авиации противника. Переправочные средства часто выходили из строя. Так, в ночь на 14.4.44 г. 73-я стрелковая дивизия лишилась 90 %, а 68-й стрелковый корпус после налета авиации противника лишился сразу 80 %, имевшихся у них переправочных средств. Поврежденное имущество немедленно ремонтировалось саперами, изыскивались новые средства, и жизнь переправ не прекращалась.

Одновременно с работой десантных переправ саперы приступили к сборке паромных переправ.

На 15.4.44 г. в полосе действия армии работало 12 войсковых и 2 армейских переправы:

3 переправы южнее Бутор,

2 десантные переправы в районе северной и южной окраин Красная Горка,

3 паромных переправы в центре Красная Горка (одна из них армейская), 3 паромных переправы 2 км южнее Бычек.

Указанные переправы имели:

паромов общей грузоподъемностью 79 т – 15, из них: 9-тонных – 3, 5-тонных – 7, 4-тонных – 3, 3-тонных – 1, 2-тонных – 1;

лодок: малых надувных – 34, ДСЛ – 9, А-3 под десант – 7, саперных деревянных – 30.

В условиях почти непрерывного артиллерийского и минометного обстрела и массированных налетов авиации со стороны противника на 16.4.44 г. войсковыми переправами было переправлено:

людей с вооружением – 16000

орудий – 240

повозок с грузами – 1000

лошадей – 2500

кухонь – 100

автомашин с орудиями – 26

раненых – 700.

Армейские переправы на 16.4.44 г. переправили:

людей с вооружением – 1400

орудий – 20

повозок с грузами – 216

лошадей – 586

автомашин с пушками – 5

ящиков с боеприпасами – 612.

Работа переправ усложнялась наступившим паводком. С 11 по 17.4.44 г. вода поднялась на 2.6 м. Это вызвало необходимость перестройки пристаней, удлинения и подъема тросов, а в некоторых случаях и переноса переправ. Уже 17.4.44 г. переправы 64-го стрелкового корпуса были перенесены из района Бутор в район Спя. Это в свою очередь вызвало необходимость устройства новых подъездных путей, пристаней.

16.4.44 г. армейские саперы приступили к устройству комбинированного моста из эстакады и наплавной части. Из имевшегося трофейного имущества парка «В» возможно навести 63 погонных метра моста. При ширине реки в выбранном месте 104 метра оказалось необходимым построить 31 метр эстакады, однако вследствие подъема воды оказалось необходимым нарастить сваи, причем и после этого к исходу 17.4.44 г. вода начала затапливать эстакаду. Это повлекло необходимость дальнейшего переустройства эстакады, причем наплавная часть потребовалась большей длины, для чего немедленно приступили к мобилизации дополнительных наплавных средств парка «В».

Переправа продолжается под усилившимся воздействием со стороны противника. Огнем и контратаками противник противодействует расширению наших плацдармов на правом берегу. Саперы продолжают обеспечивать переправу войск, закрепляют достигнутые рубежи, минировав танкоопасные направления [...]

## **5. ВЫВОДЫ**

1. Несмотря на то, что армия не имела в период наступательной операции в своем оперативном подчинении приданных инженерных частей (кроме роты военно-строительного отряда)<sup>1</sup>, все же с поставленными перед ней задачами справилась.

2. При недостатке табельных переправочных средств инженерные войска с помощью подручных и трофейных переправочных средств обеспечили форсирование войсками таких значительных водных рубежей, как р. Южный Буг, р. Днестр.

3. В ходе всей операции, в различное время, работа инженерных войск тормозилась недостатком транспорта, особенно в период форсирования, когда требовался подвоз переправочных средств на место переправ, а также лесоматериалов на место постройки моста.

4. На реках, подобных Южному Бугу, с быстрым течением и скалистым дном постройка моста на рамных опорах себя оправдала.

**За начальника штаба инженерных войск 57-й армии  
майор СМИРНОВ**

20.4.1944 г.

Ф. 413, оп. 13257сс, д. 4, лл. 110-112.

---

<sup>1</sup> В документе – «кроме роты УСС».