

Из сводки обобщенного боевого опыта войск 2-го Белорусского фронта о перегруппировке армий фронта из района городов Данциг и Гдыня на рубеж р. Одер в период с 4 по 15 апреля 1945 г. (7 июня 1945 г.)

**Из сводки
обобщенного боевого опыта
войск 2-го Белорусского фронта
о перегруппировке армий фронта
из района городов Данциг и Гдыня
на рубеж р. Одер
в период
с 4 по 15 апреля 1945 г.
(7 июня 1945 г.)**

СОВ. СЕКРЕТНО

«УТВЕРЖДАЮ»

**Заместитель начальника штаба
2-го Белорусского фронта
генерал-майор КОТОВ
7 июня 1945 г.**

**ИЗ СВОДКИ ОБОБЩЕННОГО БОЕВОГО ОПЫТА
ВОЙСК 2-го БЕЛОРУССКОГО ФРОНТА
О ПЕРЕГРУППИРОВКЕ АРМИЙ ФРОНТА
ИЗ РАЙОНА ГОРОДОВ ДАНЦИГ И ГДЫНЯ
НА РУБЕЖ р. ОДЕР
В ПЕРИОД с 4 по 15 апреля 1945 г.**

[...]

А. ПЕХОТА

Из района [городов] Данциг и Гдыня на рубеж р. Одер перебрасывалось четыре армии. Стрелковым соединениям предстояло совершить марш на расстояние до 350 км. В полосе перегруппировки войск местность (Восточная Померания) имеет густую сеть шоссейных дорог, находившихся в большинстве в исправном состоянии в допускаявших беспрепятственное движение всех видов транспорта. Наличие развитой сети шоссейных дорог в начале апреля было очень важно, так как в это время грунтовые дороги обычно находятся в малопроездежном состоянии.

Проведение перегруппировки крупных сил войск в сжатые сроки, при отсутствии хороших дорог в этот период, оказалось бы невозможным.

Переброска соединений и частей в новые районы организовывалась комбинированным маршем: на автотранспорте и пешим порядком. Весь конный транспорт (обозы полков и дивизий) следовали своим ходом. Артиллерия на конной тяге перебрасывалась на автотранспорте, на механической тяге – частью по железной дороге, частью своим ходом.

По первоначальному плану войска должны были совершить марш в новые районы сосредоточения пешим порядком. Поэтому все стрелковые соединения из района Гдыня и Данциг начали движение 4 апреля пешим порядком. Ввиду изменившихся сроков начала операции по форсированию р. Одер, потребовавших быстрее выхода войск на рубеж р. Одер, командование фронта 6 апреля дало приказание о переброске трех армий, выделенных для проведения операции, на автотранспорте. Двум армиям было предоставлено по 700 автомашин, третьей – 500 автомашин.

Таким образом, особенностью автоперевозок являлось то, что должны были перевозиться войска, уже находившиеся на марше, и, следовательно, растянувшиеся на значительные расстояния.

Подготовка к маршу

В период подготовки к маршу в войсках проводились следующие мероприятия:

Личный состав соединений и частей привел в порядок свое снаряжение и вооружение, прошел санитарную обработку. Материальная часть транспорта отремонтирована и подготовлена к длительному маршу. Конскому составу произведен осмотр иковка.

Специальной проверкой в частях было изъято все лишнее и нетабельное имущество и сдано в армейские склады.

Штабы всех степеней составили планы перегруппировок, схемы и графики марша, спланировали службу регулирования (пример схемы-маршрута см. схему № 8¹).

Маршруты движения были отрекогносцированы и на них до начала марша выброшены инженерно-саперные и дорожные части, которые произвели необходимый ремонт дорог, организовали службу регулирования. Одновременно проводилась разведка районов привалов, дневок и сосредоточения. Уделялось также внимание вопросам санитарного изучения маршрутов движения.

В [70-й]² армии маршруты движения были занумерованы и к началу движения на всех перекрестках дорог выставлены указки с надписями «Маршрут № 1» и «Маршрут № 2». Личный состав частей знал номер своего маршрута и это, при отставаниях, облегчало отыскание своих колонн.

В районы дневок войск были выброшены базы продфуража и горючего.

Таблицы маршей пешим порядком составлялись из расчета движения со скоростью 5-6 км в час и в среднем 35-40 км за сутки. Для больших привалов отводилось 3 часа, для малых привалов – 10 минут.

В ротах перед началом марша были назначены замыкающие из лиц сержантского состава, а в батальонах – из офицеров. В их задачу входило не допускать самовольных выходов из строя и отставания.

Перед выступлением в поход в соединениях [49-й]³ армии командиры батальонов, полков и дивизий проверяли укладку имущества в обозах.

С получением автотранспорта были изменены планы марша и маршруты движения. Штабы армий, корпусов и дивизий в течение 1-2 суток составили планирующие документы на автоперевозки и довели их до частей. Несмотря на очень короткий срок (1 сутки), в частях, находившихся на марше, была проведена соответствующая подготовка к погрузке на автотранспорт и части быстро перестроили свою работу [применительно] к новым условиям марша.

В [70-й]² армии автоперевозки организовывались следующим образом.

Полученные 700 автомашин на армию в течение двух суток перебрасывали полностью один стрелковый корпус, перевезя на автомашинах личный состав стрелковых и спецподразделений с вооружением, походные кухни, 0.5 боевого комплекта боеприпасов, 5 суточных дач продовольствия и на прицепе всю полковую и дивизионную артиллерию. Закончив перевозку этого корпуса одним рейсом, автотранспорт перебрасывал в течение двух дней двумя рейсами остальные два корпуса. Таким образом, первому корпусу предоставлялось 700 автомашин, остальным двум корпусам по 350 автомашин.

В [65-й]⁴ армии, получившей 500 автомашин, последние использовались так: сначала перевозились два корпуса – каждый на 250 автомашинах – двумя рейсами, затем третий корпус перебрасывался одним рейсом на 500 автомашинах.

Необходимо отметить, что в то время, когда перебрасывался один корпус, остальные соединения продолжали марш пешим порядком. Этим самым значительно выигрывалось время. В результате этого не все стрелковые соединения совершили на автомашинах одинаковый по расстоянию марш.

Например, дивизии 47-го стрелкового корпуса следовали на автотранспорте 220 км (до двух третей маршрута), дивизии 96-го и 114-го стрелковых корпусов – до 130 км (одну треть маршрута).

Использование автотранспорта позволило прибыть в район сосредоточения: 47-му стрелковому корпусу на шестой день, а 96-му и 114-му стрелковым корпусам на девятый день после выступления на марш.

Стрелковым дивизиям предоставлялось от 100 до 130 автомашин, стрелковым полкам 30-60 автомашин и батальонам 10-12 автомашин. Неравномерное распределение⁵ автомашин зависело от общего количества предоставленных корпусу автомашин, а также от численного состава стрелковых частей, которые имели большой некомплект личного состава и, в большинстве случаев, были очень малочисленны.

Исходя из наличия предоставляемого автотранспорта, штабы дивизий и полков планировали распределение автомашин. Для каждого полка в большинстве случаев выделялись однотипные автомашины.

Особое внимание было уделено на организацию погрузки и выгрузки.

Из дивизий, за сутки до начала погрузки, направлялись группы офицеров от штабов дивизий и штабов полков с задачей разведки районов сосредоточения перед погрузкой, мест погрузки и выгрузки. Для встречи автомашин и направления их в районы погрузки высылались представители от штабов дивизий и полков.

В частях были составлены списки личного состава на каждую автомашину и назначены старшие машин, которые имели списки своих команд. В частях 330-й стрелковой дивизии за 4 часа до погрузки подразделения выводились на погрузочные площадки, где на своих штатных автомашинах проводилась тренировка личного состава в погрузке и выгрузке.

Ряд штабов дивизий, как, например, 369-й стрелковой дивизии, разработали специальные инструкции начальникам автоколонн (см. приложение № 5)⁶.

С получением автотранспорта, гужевого транспорт полков и подразделений сводился в общую дивизионную колонну под командой заместителя командира дивизии по строевой части или одного из заместителей командиров полков по материальному обеспечению.

Для дивизионных колонн обозов назначался отдельный маршрут, по которому не двигался автотранспорт. Суточный переход для гужевого транспорта устанавливался в 40-45 км.

Погрузка на автотранспорт

Для обеспечения быстроты погрузки, силами армейских инженерных частей были оборудованы специальные погрузочные площадки. В отдельных случаях дивизии грузились на марше прямо с дороги.

В район погрузки заблаговременно сосредоточивались грузы, подлежащие перевозке – боеприпасы и продовольствие. Личный состав подразделений и частей выводился в районы сосредоточения перед погрузкой. Порядок построения автомашин на погрузочных площадках обозначался указками.

Погрузка производилась из расчета: 22-24 человека на автомашину «форд» и 30-35 человек на «студебеккер»; лошадей – 2-3 на автомашину; походных кухонь с запасом продовольствия – по одной на автомашину; орудия прицеплялись к машинам; зарядные ящики с боеприпасами грузились [на машины].

Как показала практика, погрузка в [49-й]⁷ армии производилась в следующие сроки: стрелковый батальон – до 30 минут; стрелковый полк – от одного до двух часов; стрелковая дивизия (при одновременной погрузке всех полков) – до трех часов.

Сравнительно медленный темп погрузки объяснялся недостаточной натренированностью личного состава. Больше всего тратилось времени на погрузку походных кухонь, конского состава и прицепку орудий. Причем серги орудийных лафетов не всегда подходили к прицепах автомашин и орудия приходилось крепить тросами, что требовало большего времени.

В отдельных случаях, при наиболее подготовленном составе подразделений, погрузка проходила в более короткие сроки. В [200-й]⁸ стрелковой дивизии погрузка людей и грузов в частях была произведена в 25 минут.

Организация марша

Для движения на автотранспорте стрелковому корпусу давалось два маршрута, стрелковой дивизии – один маршрут (кроме того, для конного транспорта назначался самостоятельный маршрут).

Каждая стрелковая дивизия составляла автоколонну, которая делилась на эшелоны, причем в состав эшелона обычно входил полк или отдельная часть. Поэтому автоколонна дивизии состояла из шести – семи эшелонов (см. схему построения 200-й стрелковой дивизии 2)⁹. В некоторых дивизиях (например, в 369-й стрелковой дивизии) полковые эшелоны подразделялись на батальонные группы по 12 автомашин в каждой.

Длина дивизионных колонн составляла 8-15 км, одного эшелона (полкового) – до 1.5 км.

Эшелоны двигались один от другого на расстоянии до 1 км. В пределах каждого эшелона автомашины двигались на удалении 25-50 м. В каждой автомашине командиром был офицер, кроме того, в кузове назначались наблюдатели за воздухом и за идущей сзади автомашиной.

Для подтягивания автоколонн назначались уравнительные рубежи на расстоянии 30-35 км один от другого. Для подтягивания отставших автомашин эшелоны делали короткие остановки (5-10 минут) главным образом на перекрестках и поворотах дорог или в крупных населенных пунктах.

Малые привалы устраивались через 3-4 часа движения продолжительностью в 15-20 минут.

Длительные остановки от 2 до 6 часов производились по плану марша 2-3 раза в сутки для отдыха, принятия пищи, осмотра и дозаправки автомашин.

Автоколонны двигались со скоростью 30-40 км в час днем и 20-30 км в час ночью.

Движение совершалось с мерами походного охранения, противовоздушной и противотанковой обороны.

Для автоколонн дивизий устанавливались определенные сигналы (ракетами) противоздушной и противотанковой обороны. От нападения с воздуха автоколонны прикрывались огнем зенитно-пулеметных рот дивизий. Зенитные установки следовали в голове, в центре и хвосте колонн. Кроме того, в каждом полковом эшелоне также имелось по несколько зенитных пулеметов.

На протяжении каждого маршрута, в определенных пунктах, дежурили летучки технической помощи, готовые в любую минуту оказать помощь в случае порчи или аварии автомашин.

Командиры автобатальонов, машины которых перевозили соединения, объезжали автоколонны и контролировали техническое состояние автотранспорта.

Во [2-й ударной]¹⁰ армии, где марш совершался пешим порядком, следует отметить следующее. Для ускорения сосредоточения в новые районы была организована подброска подразделений на конном транспорте. Малочисленность стрелковых подразделений позволила посадить в среднем на каждую пароконную повозку по 5 человек, причем наличие конного транспорта обеспечивало посадку всего личного состава части или подразделения.

В ходе марша, в связи с прибывающим пополнением, численность подразделений значительно увеличилась. Это заставило перейти к комбинированному маршу. Один переход до ближайшего привала на повозках ехало одно подразделение, следующий переход – другое. Повозки были пронумерованы и закреплены за определенными подразделениями, каждый боец знал номер своей повозки, на которой должен был следовать.

Использование конного транспорта для подброски подразделений значительно уменьшало количество часов, затрачиваемых на суточный переход, что сберегало силы людей и давало им достаточный отдых.

Служба регулирования на марше

На всех поворотах и перекрестках дорог были выставлены регулировочные посты, на маршрутах установлены соответствующие указки.

На наиболее важных узлах дорог и в крупных населенных пунктах находились офицерские посты. На офицерские посты возлагались обязанности не допускать «пробок», следить за порядком прохождения автоколонн, а при движении соединений пешим порядком – собирать всех отстающих, группировать их в команды и направлять по своим маршрутам.

В [49-й]¹¹ армии на маршруте, было организовано четыре офицерских поста регулирования от штаба армии, контролировавших прохождение колонн корпусов.

Управление и связь на марше

Штабы армий для управления войсками на период марша выделяли оперативные группы, которые выдвигались вперед двигающихся войск, пропускали все колонны и затем перемещались в следующие пункты. Оперативные группы имели телефонную связь с основным командным пунктом армии и достаточное количество подвижных средств. Узлы связи разворачивались в пунктах нахождения оперативных групп и в конечных районах сосредоточения.

Радиосвязь на период марша была запрещена во всех звеньях, поэтому основным видом связи штабов армий с нижестоящими штабами были подвижные средства. В широком масштабе использовались самолеты «ПО-2», на которых представители штабов армий осуществляли контроль за движением автоколонн и передавали распоряжения нижестоящим штабам.

Командиры и штабы дивизии обычно двигались в голове автоколонн, командиры и штабы полков – в голове своих эшелонов. Поэтому командиры дивизий и полков имели возможность управлять своими частями и подразделениями путем личного объезда автоколонн, или передавать приказания через офицеров штаба на подвижных средствах.

Связь внутри дивизионных колонн, штабов дивизий со штабами корпусов осуществлялась через офицеров связи, обеспеченных легковыми автомобилями и мотоциклами.

В каждой части для управления на марше подразделениями были установлены сигналы: начала погрузки, начала движения, остановки и начала выгрузки. Сигналы передавались рожками, флажками и в отдельных случаях свистками. В частях 191-й стрелковой дивизии на каждой автомашине находились наблюдатели, которые следили за сигналами головной машины и, таким образом, соответствующий сигнал передавался по всей автоколонне.

Организованные автоперевозки обеспечили скорейшее сосредоточение трех армий, выделенных для проведения наступательной операции, на рубеже р. Одер. К 14 апреля соединения армий находились в назначенных районах сосредоточения.

Автоперевозки сохранили силы личного состава и дали возможность отвести больше времени на подготовку к операции.

Наличие густой сети шоссейных дорог обеспечило нормальное движение автоколонн и быстроту переброски войсковых соединений. Так, 47-й стрелковый корпус 220 км прошел за двое суток, два других корпуса за сутки совершили марш в 110 км.

Как показала практика, движение дивизионными автоколоннами в значительной мере снижало скорость движения и затрудняло управление частями на марше. Поэтому целесообразнее организовывать движение полковыми автоколоннами.

Перевозка орудий на прицепе за автомашинами показала, что это приводило к перегрузке автомашин и к быстрому износу резиновых покрышек колес автомашин, а резиновые покрышки колес орудий от повышенной скорости перегревались и приходили в негодное состояние. Поэтому при форсированном марше на автомашинах необходимо орудия перевозить на автомашинах, а не на прицепе.

К недостаткам проведенных автоперевозок следует отнести:

- а) по пути движения перевозимых армий проходило интенсивное движение другого автотранспорта, не принадлежащего к этим армиям. Это вносило известный беспорядок, а в некоторых случаях задерживало прохождение автоколонн. Закрытие определенных участков дорог на период прохождения автоколонн перевозимых войск ускорило бы их продвижение;
- б) в некоторых местах маршруты автоколонн и гужевого транспорта пересекались, что вело к перемешиванию колонн и образованию «пробок» на перекрестках дорог;
- в) недостаточные меры охранения и маскировки на привалах;
- г) недостаточная подготовка и отсутствие соответствующего опыта у личного состава соединений и частей в организации и проведении автоперевозок, что в первую очередь отражалось на погрузке.

Несмотря на эти недостатки автоперевозки были выполнены в установленные сроки, прошли в целом организованно и при наличии большого количества автомашин (1900 автомашин из частей фронтового подчинения, не считая штатного автотранспорта дивизий и корпусов) почти не имели серьезных аварий.

Успешному выполнению автоперевозок способствовали:

- а) правильные расчеты штабов корпусов и дивизий на погрузку и продуманное планирование марша;
- б) заблаговременная разведка маршрутов и производство необходимого ремонта дорог на путях движения;
- в) правильная организация службы регулирования на маршрутах;
- г) непрерывный контроль за маршем со стороны командиров и штабов всех степеней;
- д) удовлетворительная дисциплина на марше;
- е) хорошая техническая подготовка автотранспорта к совершению марша и организация своевременной технической помощи по пути движения автоколонн [...]

**Заместитель начальника Оперативного управления
штаба 2-го Белорусского фронта
подполковник ЗАВЬЯЛОВ**

Ф. 237, оп. 32286сс, д. 1, лл. 41-54.

¹ См. схему 5 настоящего выпуска Сборника. [Здесь и ниже: схемы, планы и рисунки на сайте не приводятся. — В.Т.]

² Номер армии установлен по журналу боевых действий 70-й армии.

³ Номер армии установлен по отчету 49-й армии.

⁴ Номер армии установлен по журналу боевых действий 65-й армии.

⁵ В документе – «количество».

⁶ Инструкция в настоящем выпуске Сборника не публикуется.

⁷ Номер армии установлен по отчету 49-й армии.

⁸ Номер дивизии установлен по отчету 49-й армии.

⁹ См. схему 6 настоящего выпуска Сборника.

¹⁰ Номер армии установлен по журналу боевых действий 2-й ударной армии.

¹¹ Номер армии установлен по отчету 49-й армии.