



К вопросу об организационно-технологических решениях обеспечения работы инженерно-строительных (понтонно-мостовых) частей Советской армии в годы Великой Отечественной войны

В.А. Погорелов, К.С. Петров

Ростовский государственный строительный университет

Аннотация: Дается исторический обзор проблемы выбора оптимальных организационно-технологических решений в условиях боевых действий Великой Отечественной войны. Выделяются основные проблемы, анализируются пути их решения, определяется связь исторического опыта с современным этапом развития отрасли.

Ключевые слова: история строительства, организация и управление мостостроительством, менеджмент в строительстве, военная история.

Изучение организации и управления строительством, в частности возведения мостов и транспортных сооружений, невозможно без изучения истории отрасли. Организация и проведение таких работ в экстремальных условиях требуют обобщения и накопления опыта. Историческое изучение опыта Великой Отечественной войны позволит, по нашему мнению, глубже уяснить специфику управления коллективом и методику выполнения работ в чрезвычайных ситуациях, что, впоследствии, возможно учитывать и применять в настоящее время, особенно в условиях стихийных бедствий и катастроф.

Опыт форсирования водных преград и преодоления пересеченной местности к началу Великой отечественной войны был накоплен значительный. Однако, несмотря на все успехи в области технического оснащения РККА, общей механизации войск, проблема оперативного форсирования преград оставалась достаточно острой [1, с.37-42].

В годы Первой Мировой войны русская армия столкнулась с проблемой преодоления водных преград, изобиловавших в района Восточной и Центральной Европы. Несмотря на то, что война имела слабо выраженный наступательный характер, а затем сменилась стратегическим отступлением,

русские войска в полной мере столкнулись с проблемой нехватки технических средств и недостатком методов оперативного реагирования при обеспечении переправ больших скоплений войск. Специфика обеспечения переправы военных подразделений в условиях Первой Мировой войны заключалась в прикрытии противником основных мостов и удобных переправ пулеметно-артиллерийским огнем, что делало невозможным их оперативный захват с выходом на плацдарм на противоположном берегу. В результате скапливавшиеся на берегу массы войск теряли темп наступления, попадали под артиллерийский или воздушно-бомбовый удар, утрачивали управление и несли неоправданные потери. Заблаговременная разведка переправ в Императорской армии была поставлена достаточно плохо, обходные пути разведывались не всегда, силы противника и его огневые позиции, прикрывавшие переправы не вскрывались, хотя подобный опыт у русских войск был еще с XV века. Сказывались общие просчеты командования.

Прибытие саперных подразделений происходило с задержкой, нередко без необходимых материалов (средства были в основном деревянными, разборными), а наведение через быстрый ручей шириною 4 – 7 метров достигало 5 с лишним часов. На большой реке – значительно дольше, до нескольких суток. Такая трата времени была вызвана распространенностью топких берегов со сложным в инженерном отношении профилем, требовавшим дополнительных земляных работ, сильным течением (даже на равнинной местности) и необходимостью возведения конструкции, приспособленной для прохождения больших масс людей, тяжелых орудий, повозок, автотранспорта. Сильно затрудняло работу инженеров противодействие со стороны противника, оперативно вскрывавшего факт наведения переправы и направлявшего для срыва работ легкие подвижные

соединения, а при наличии близких дорог, и броневые автомобили [2, с.184-186; 204-209].

По опыту первых лет войны, на заводах России и зарубежом стали разрабатываться новые легкие переносные конструкции, способные собираться на берегу силами инженерного подразделения до роты включительно, и надвигаться на преграду, что ускоряло темп работ. Одновременно была пересмотрена организационная структура подразделений. Теперь они включались как приданные пехотным частям по их требованию [3,4].

В межвоенный период опыт организации работ по преодолению водных преград и сложной в инженерном отношении местности был учтен. Огромная заслуга в этом принадлежит генерал-лейтенанту инженерных войск Д.М. Карбышеву и генерал-майору Н.П. Баранову [4,5]. Во многом их стараниями структура подразделений усовершенствовалась, теперь в составе РККА были отдельные мостостроительные инженерно-понтонные части, численностью до батальона, в задачу которых входило обеспечение переправ наступающих частей Красной Армии. На вооружение были приняты новые образцы, обеспечивающие ускоренное форсирование водных преград: механизированный разборный мост, танковый мостоукладчик ИТ-28 и др.

К моменту начала Великой Отечественной войны инженерные войска делились на войсковые, армейские, окружные и инженерные подразделения и части резерва верховного главнокомандования (РВГК). Инженерные части РВГК состояли из 18 инженерных и 16 понтонно-мостовых полков.

Каждая общевойсковая армия по штатам должна была иметь отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон резервный понтонный парк Н2П и др. подразделения. На практике же «моторизованными» эти части только назывались, по-прежнему имея

ограниченный автопарк малой грузоподъемности и подводы с лошадьми в качестве основного транспорта.

Тем не менее, несмотря на гигантскую работу, все учения показывали крайне проблематичную организацию переправ в условиях оперативного руководства войсками и сохранения темпа наступления.

Во временном Полевом уставе РККА 1936 года (ПУ-36), в статье 178 отмечалось, что инженерное обеспечение увеличивает темп наступления танков и пехоты и обеспечивает продвижение вперед артиллерии. Основными задачами инженерного обеспечения наступления являются:

- непрерывная инженерная разведка местности и системы обороны противника;
- подготовка колонных путей и дорог;
- заготовка и устройство массовых средств для преодоления препятствий при следовании в атаку (лестницы, мостики, маты);
- устранение и преодоление препятствий и заграждений;
- закрепление за собой захваченных рубежей и устройство заграждений;
- устройство дорог и мостов.

Считалось необходимым для успешного наступления иметь тактическую плотность инженерных войск 4-5 рот на километр фронта, а оперативную плотность до 8 рот на километр фронта. Инженерные части и подразделения включались в боевые порядки войск. В обороне инженерные мероприятия призваны были обеспечить упорство и активность обороняющихся войск [6].

В условиях оборонительных боев 1941 года недостатки в организации инженерных работ вскрылись в полной мере. Во многом они были следствием двух причин:

- незавершенность реформы армии в предвоенный период, повлекшую утрату слаженности действий вновь организуемых подразделений;

- отсутствие реального боевого опыта основной массы войск.

С 1942 года генерал-майор инженерных войск М.П.Воробьев (заместитель наркома обороны - начальник инженерных войск Красной Армии) совместно с командующими инженерными частями фронтов, в частности Н.П.Барановым, разрабатывает тактику подвижных мостостойтельных инженерно-понтонных групп, которые, обладая средствами механизации со скоростью и проходимостью передовых частей наступающей армии, вели разведку и предварительную подготовку переправ в полосе наступления, а частично и за линией фронта [7].

Усилиями М.П.Воробьева стратегическое планирование операции стало включать в себя гидрографическую и топографическую разведку, определение оптимальных путей форсирования водных преград средствами агентурной, авиационной и войсковой разведки, изучения архивных материалов, советских и трофейных карт района наступления. Заблаговременное планирование организации возведения переправ включало в себя расчет оптимально привлекаемых ресурсов, создание оперативного резерва средств и сил, опережающего управления ситуацией [6,7,8].

Благодаря умелым организационным действиям советские войска в условиях наступления имели возможность организовывать переправы с высоким темпом, обнаруживать и форсировать водные и иные преграды скрытно от противника, обходить прикрытые узлами обороны переправы и наносить удары в тыл и фланг обороняющихся. Особенно хорошо это проявилось во время наступления 1944-45 годов в Восточной Европе, когда советские войска оказались способны преодолевать считавшуюся непроходимой болотистую местность в низинах рек [9 -12].

Таким образом, стратегическое планирование, учет и оптимизация средств, методологически обоснованная организация труда, позволяющая сосредоточить ограниченные ресурсы в необходимом месте и управлять сложной оперативной обстановкой позволили обеспечить бесперебойную работу мостостроительных подразделений советской армии. Авторы полагают, что историческое значение этого опыта обладает значительной ценностью в настоящее время, поскольку важность стратегического планирования долгосрочных строительных работ далеко не всегда учитывается руководством компаний. Создание же любого бизнес-плана, по сути, является подобием стратегической операции, где на этапе долгосрочного планирования должны быть вскрыты и определены все технологические и организационные риски. Это позволит обеспечить предприятию стабильность и функциональную надежность в любой, самой неблагоприятной внешней обстановке.

Литература

1. Бирюков П.И. Инженерные войска. – М., 1982. – 415 с.
 2. Россия в Первой Мировой. – М., 2014. – 528 с.
 3. Бандурин, М.А. Мониторинг и расчёт остаточного ресурса аварийных мостовых переездов через водопроводящие сооружения // Инженерный вестник Дона, 2012, № 4 URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/bandurin.doc_1260.doc
 4. Цирлин А. Д., Бирюков П. И., Истомин В. П., Федосеев Е. Н. Инженерные войска в боях за Советскую Родину. – М.: Воениздат, 1970. – 2016 с.
 5. Образцовая рекогносцировка берегов р. Волги в оборонительном отношении. Исторический пример гражданской войны. – Изд. ГВИУ РККА 1922 г. – 29 с.
 6. Веремеев Ю.Г. История инженерных войск Русской Армии. Краткий исторический очерк. – М., 1990. – 30 с.
-



7. Макаревский В. Маршал инженерных войск М. П. Воробьев // Военно-исторический журнал, 1976, № 12. — С.119-121.
8. Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945/ под ред. Когатько Г. И. – М.: Стэха, 2002. – 376 с.
9. Поплавский С.Г. Товарищи в борьбе. М.: Воениздат, 1974.– 276 с.
10. П. И. Батов. Форсирование рек, 1942-1945 гг. — М., 1989. — 160 с.
11. Быков Д.В., Лихачёв Д.В. Имитационное моделирование как средство модернизации участка транспортной сети // Инженерный вестник Дона, 2014, № 2 URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/IVD_84_Bykov.doc_2388.doc
12. Beck I.-A. Troops and Equipment Wasliington, 1939.- 105 p.
13. Forest G. R. Rails and Waterways: The Army Engineers and Early Transportation, 1957. – 315 p.

References

1. Birjukov P.I. Inzhenernye vojska [Army Corps of Engineers]. М., 1982, 415 p.
2. Rossiya v Pervoj Mirovoj [Russia in the First World]. М., 2014. 528 p.
3. Bandurin, M.A. Inzhenernyj vestnik Dona, 2012, № 4 URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/bandurin.doc_1260.doc
4. Cirlin A. D., Birjukov P. I., Istomin V. P., Fedoseev E. N. Inzhenernye vojska v bojah za Sovetskiju Rodinu [Engineering troops in battles for the Soviet Motherland]. М.: Voenizdat, 1970, 2016 p.
5. Obrazcovaja rekognoscirovka beregov r. Volgi v oboronitel'nom otnoshenii. Istoricheskij primer grazhdanskoj vojny [Exemplary reconnaissance bank. Volga in defensive terms. Historical example of the civil war]. Izd. GVIU RKKA 1922, g. 29 p.



6. Veremeev Ju.G. Istorija inzhenernyh vojsk Russkoj Armii. Kratkij istoricheskij ocherk [History of engineering troops of the Russian Army. A brief historical sketch]. M., 1990, 30 p.
7. Makarevskij V. Voenno-istoricheskij zhurnal, 1976, № 12, pp.119-121.
8. Zheleznodorozhnye vojska Rossii. Kn. 3. Na frontah Velikoj Otechestvennoj vojny: 1941–1945 [Russian Railway Troops], pod red. Kogat'ko G. I. M.: Stjeha, 2002, 376 p.
9. Poplavskij S.G. Tovarishhi v bor'be [The comrades in the struggle]. M.: Voenizdat, 1974, 276 p.
10. Batov P. I. Forsirovanie rek, 1942-1945 gg [Crossing rivers, 1942-1945 years.]. M., 1989, 160 p.
11. Bykov D.V., Lihachjov D.V. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2014, № 2 URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/IVD_84_Bykov.doc_2388.doc
12. Beck I.-A.. Troops and Equipment Wasliington, 1939,105 p.
13. Forest G. R. Rails and Waterways: The Army Engineers and Early Transportation, 1957, 315 p.