

~~Вр.н~~ 1167
7.11.42

С Е К Р Е Т Н О

экз. №.....

ЧЛЕНУ ВОЕННОГО СОВЕТА ЛЕНИНГРАДСКОГО ФРОНТА

А.А. ЖДАНОВУ.

После проведенной Невской десантной операции 26.09 - 8.10. 42г. командиры и краснофлотцы участники операции были отведены на отдых на ст. Всеролжская, где получили приказание записать свой боевой опыт.

Из написанных свыше 250 донесений, представляю наиболее характерные.

Большинство участников операции отмечают следующие положительные явления: хорошую организацию и тщательную подготовку десантной операции, высокое мужество войск /169 СД 86 Стрелковой дивизии, курсантские и саперные части Невской Оперативной Группы; 239 полк морской пехоты 70 СД; Отдельный батальон курсов младших лейтенантов и школы бойманов КМФ и морской заградительный отряд/, хорошую организацию артиллерийского наступления, артиллерийской поддержки и прикрытия, обеспечившие успешное выполнение поставленных задач по форсированию реки Невы.

Ряд товарищей командиров и краснофлотцев участников операции отмечают существенные недочеты, имевшие место в данной операции:

I. Недостаточное количество средств переправы к началу операции для обеспечения стремительной высадки I и 2 эшелонов. Это привело к вялому темпу развития операции, дало возможность противнику, оправившемуся после первых высадок, восстановить первоначально разрушенную систему своей обороны и огня. В условиях стремительной высадки были бы достигнуты более серьезные результаты ценою менее значительных потерь.

2. Скверное качество средств переправы - саперных деревянных лодок / СДП/. Лодки были чересчур тяжелы для ручной подноски их в район переправы переправлявшимся подразделением - 10 бойцами; плохо скреплены, проконопачены и просмолены, при спуске на воду лодки текли и быстро наполнялись водой; уключины и весла - скверного качества и быстро ломались; большинство лодок приходило в негодность при перевозке и подтаскивании и на месте переправы их пришлось ремонтировать под огнем противника силами бойцов под руководством боцманов и командиров флота.

3. Слабая живучесть штатных саперных средств: металлических и деревянных полупонтонов и резиновых надувных лодок А-3, слабая живучесть штатных моторных катеров, не имеющих прикрытия личного состава и механизмов.

4. Недостаточность боевой выучки сухопутных частей Невской Оперативной Группы - подготовки к ночному бою, характерному для десантной операции в современных условиях; слабая подготовка к десантной операции командного состава войск.

5. Слабое руководство командного состава некоторых высаживающихся подразделений; слабые организаторские способности и навыки отдельных командиров батальонов и полков - 86 и 70 СД и командира II ОсБригады; факты пьянства на переправе и так называемого "блиндажного", "подземного" руководства со стороны ряда средних и старших командиров, приведшие к потере управления, запаздыванию прибытия частей к началу переправы и излишним потерям.

6. Плохое состояние дорог, траншейного хозяйства на нашем переднем крае, низкое качество оборонительных сооружений - ДОТ"ов и ДЗОТ"ов и проволочной связи. Недостаточное использование радиосвязи, как средства боевого управления.

7. Скверная организация боевой санитарной службы, подачи первой помощи на переднем крае, отвода и перевозки раненых в тыл, уборки трупов.

ПРИЛОЖЕНИЕ: I. Донесения участников операции командиров и краснофлотцев на "28" листах.

КОРПУСНЫЙ КОМИССАР
/СМИРНОВ/

" " октября 1942 года

О Т Ч Е Т

НАЧАЛЬНИКА ПУНКТА № 3 I-го УЧАСТКА ПЕРЕПРАВЫ
Лейтенанта КАЛИНИНА Б.А.

I. Организация и проведение подготовительных работ на пункте.

I. Первый день работы на пункте был посвящен выбору основных траншей для подхода переправляющихся частей, выбору мест расположения переправочных средств, мест отрытия вспомогательных траншей для подхода к лодкам I-го и 2-го эшелонов и мест укрытия переправляющихся подразделений. Было решено подводить подразделения по двум траншеям, расположенным на флангах пункта, а траншею, проходящую через середину пункта, оставить резервной для связи с КП участка и для эвакуации раненых.

2. Рытье траншей выполняли пехотные подразделения переправляющихся частей, под руководством двух командиров роты Отдельного инженерного батальона.

На расстоянии 10-15 метров от лодок I-го эшелона, которые были помещены в котлованах имевшегося на пункте эскарпа, были отрыты дополнительные траншеи, оборудованные усиками для скрытного выхода к лодкам.

3. 23 лодки 2-го эшелона были размещены в котлованах на расстоянии 10-15 метров от передовой траншеи / 50-65 метров от уреза воды/.

4. Подноска лодок в первый и второй эшелоны была возложена на роту Отд. инж. батальона, из которой один взвод, в количестве 16 человек, под руководством сержанта роты был выделен на комплектование лодок. Этот же взвод обязан был вести контроль за сохранением переправочных средств.

5. Каждому взводу роты накануне работы выдавалось задание в письменной форме. После окончания работы в 6 ч. подводились итоги работы за прошедшую ночь.

6. В целях скрытного проведения работ, в течение светлого времени ночи / до I - 30 / было приказано выполнять преимущественно тыловые работы / подноска лодок к району передней траншеи, комплектация лодок, оборудование лодок и очистка путей подноса лодок / и т.п.

7. Установленный с первых дней строгий регламент работы, конкретная ответственность взводов за работу, систематическое проведение итоговых совещаний, все это дало возможность закончить все подготовительные работы в назначенное командованием время.

II. Организация и проведение форсирования водного рубежа.

1. Для взаимной согласованности в работе, командование пункта накануне переправы, т.е. 25.09 ознакомило командиров 4-й и 2-й рот с путями подхода к переправе, с местами расположения лодок и с путями подноса их к воде. В это же время выделенные расчеты были ознакомлены с их плавсредствами, находящимися в I-м и 2-м эшелонах, в свою очередь старшины лодок познакомились из роты Отдельного инженерного батальона.

2. Чтобы обеспечить оперативность в работе на пункте, его КП был вынесен за передовую траншею. Поэтому из КП просматривался весь акваторий, на котором концентрировались лодки.

3. Для быстроты расчеты лодок и командиры взводов были размещены в траншее, вблизи лодок первого эшелона.

4. По команде "Лодки на воду" бойцы переправляющихся подразделений и роты приступили к подноске лодок первого эшелона на воду. Эта процедура заняла у нас всего 25 мин. Одновременно была дана команда боцманам 2-й роты подносить лодки второго эшелона в котлованы первого эшелона и в места укрытия, т.е. ближе к воде.

5. В результате непрерывного руководства со стороны командования пункта, осуществлявшихся на местах хранения лодок обоих эшелонов, а также и на месте спуска их на воду, первый и второй эшелоны были отправлены полностью в течение 1 часа 15 минут.

III. Недостатки в организации работы и в проведении переправы на пункте № 3.

Основными недостатками в работе на переправе № 3 являются:

1. Опоздание с приходом на исходный рубеж 4-й роты; командир роты т. ВАСИЛЬЕВ со своим подразделением явился на 50 минут позже намеченного ему срока.

2. Плохая подготовка переправляющихся подразделений. Бойцы не были разбиты на группы по лодкам. Приходилось этим заниматься под огнем противника.

3. Командиры переправляющихся взводов и подразделений 380 С.П. плохо руководили своими людьми. Были случаи когда командиры взводов и подразделений оставляли их совсем без руководства.

4. Отсутствие организаци со стороны переправляющихся частей по оказанию помощи раненым и по эвакуации их в тыл.

5. Недостаточное количество входных тыловых траншей, что приводило к торможению движения подразделений.

6. Недостаточное количество в глубине переправочного пункта укрытий для раненых и ожидающих переправы бойцов.

7. Части, обеспечивающие огнем переправу, недостаточно быстро реагировали на огневые точки врага, действовавшие прямой наводкой по нашим местам скопления войск и мест переправы.

8. Ком. состав переправы не был обеспечен личным оружием.

Командир пункта № 3 — лейтенант КАЛИНИН.

7.10. 42 г.

ОПИСАНИЕ ОПЕРАЦИИ В НЕВСКОЙ ДУБРОВНЕ.

Краснофлотцем ЖИГУЛЕВЫМ, Мих. Петров.
с 26.09 по 5.10. 1942 г.

Первый бросок на левый берег НЕВЫ был организован исключительно хорошо: весь личный состав полков и батальонов был расписан по шлюпкам. От нашего морского батальона к каждой шлюпке был прикреплен командир, который заранее знал - кого он будет перевозить.

Идя к месту переправы, мы знали, где находится наша шлюпка. Но имелись и недостатки, которые повлекли за собой ненужные жертвы и частичное рассеивание пехоты, терпящей своих командиров: рот, взводов и отделений.

Причины недостатков:

По моему мнению причиной недостатков послужило то, что наше сухопутное командование рано открыло артиллерийский огонь или же задержались с выходом к подходу переправы. Тогда, когда личный состав полков и батальонов еще не дашел до переправы, приблизительно 1,5 - 2 км с нашей стороны уже открыли сильный минометно-арт. огонь. Через короткое время противник открыл ответный огонь по берегу и переправам, повлекший за собой жертвы и рассеивание пехоты.

Второй и третий бросок 26.09 утром были под сильным минометным и пулеметным огнем и имелось большое количество жертв, приходилось брать раненых с левого берега р. НЕВА. Недостатки работы моряков при первом броске; когда я при первом броске подошел к левому берегу, то у берега стояло 5 - 6 шлюпок, у которых не было моряков, очевидно люди уходили, бросая шлюпки или же им приказано было уходить, чего я не знаю.

Последующие переправы до 4 октября проходили менее организовано; так, работая на переправах № 5, 6, 7 - мы имели ежедневно большие простои, из-за недостатка шлюпок, а были и случаи, когда спускают на воду шлюпку, а перевозить некого. 30 - 40 минут ожидания и за ночь приходилось делать не более 2 - 3 переправ, но и это удавалось не каждому. К шлюпкам почти что не придавались саперы, а

если и давались, то они не могли грести туда и обратно, приходилось грести самим морякам, где требовались большие усилия.

На 7-й переправе 2-го октября, приблизительно в 8 часов утра, грузили и разгружали шлюпку с минами, не отходя от берега. 3 раза были приказания, то продолжать переправу, то прекратить переправу и замаскировать шлюпки. Ее недостаток - когда на ту, или другую переправу требуется 3 - 4 моряка, туда посылают взвод, иногда и роту и держат в траншеях до 8 утра, пока не начнется бомбежка с самолетов.

С первых дней операции была плохо организована обсушка моряков, которым приходилось купаться в воде.

Вот и все, что я знаю.

Ученик школы корабельных боцманов
краснофлотец ЖИГУЛЕВ, М.П.

8.10.42г.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПЕРЕПРАВЕ ЧАСТЕЙ ЧЕРЕЗ Р. НЕВА
КОМАНДИРА И КОМАНДИАНТА 7-го УЧАСТКА 2-го
РАЙОНА ПЕРЕПРАВЫ:

мл. лейтенанта т. ЛЕВИКОВА.
лейтенанта т. СИМАЦКОГО

Переправа 330 полка и Отдельного Пульбатальона, в основном, прошла неплохо. Но были недостатки, которые мешали выполнить эту операцию еще лучше. В основном недостатки сводятся к следующему.

1. Шлюпки, которые подвозились на машинах, из-за неисправности дорог и открытой местности сбрасывались за 800 - 500 метров от уреза воды.

2. Много времени уходило на поднос шлюпок, которые нельзя было оставлять днем у береговой черты из-за сильного арт. обстрела и бомбометания с воздуха.

3. Траншеи были запущены, не хватало путей отхода в тыл. Траншеи не очищались от попавшего в них песка и лома.

4. Отсутствие мед. помощи, вследствие чего раненные находились в траншеях по несколько суток, а убитые не убирались. Такое положение не только мешало работе, но и действовало морально на состояние переправлявшихся бойцов.

5. Командный состав плохо следил за личным составом. При переправе было много шума. Приходилось самим вмешиваться и наводить порядок в подразделениях, которые форсировали реку.

6. Бойцы в подразделениях не были заранее распределены по шлюпкам, что задерживало отправку их.

7. Переправляемые части поздно являлись на переправу. Много драгоценного времени пропадало зря.

8. Были случаи, что нам необходимо было воздействовать на работающих оружием, которого, к сожалению, у нас не было.

Голосом подгонять людей нельзя, так как этот шум и крики могли демаскировать нас.

Все эти недостатки мы не могли ликвидировать, так как приняли переправу во время ее работы, прибыв с другой переправы. Но, несмотря на все это части переправлялись быстро и с незначительными потерями.

Командир переправы Мл.лейтенант - ЛЕВИКОВ

Комендант переправы лейтенант - СИМАЦКИЙ.

ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ РЕКУ НЕВА.

Я участвовал в форсировании реки НЕВА от 3-го взвода 3-й роты Морского батальона с 26.09.42г. в НЕВСКОЙ ДУБРОВНЕ.

Первое, что нам было поручено - это знакомство с личным составом того подразделения, которое мы должны были перевозить. Причислили меня к мин роте 3-го батальона. Приняв роту, мы поднакомились с командованием роты и с личным составом. В дружественных беседах, за которыми мы рассказывали бойцам о значении этой операции, о голодной зиме, проведенной в ЛЕНИНГРАДЕ и, как велико значение этой операции. Нас разбили по расчетам, где мы и начали свою основную работу. Наметили гребцов, распределили места в шлюпке и т.д. Провели тренировочную переправу через НЕВУ в районе поселка ОБЩИНО. Предварительная переправа оставила приятное впечатление. На воде люди не терялись, слушали команду и все шло хорошо.

Несколько дней до начала операции мы жили с бойцами вместе. Ночью вместе ходили на подноску шлюпок и заодно знакомились с местностью и местом переправы. Когда началась переправа, то мне пришлось идти во втором эшелоне. Мы быстро поднесли заранее приготовленную шлюпку к спуску под сильным огнем противника и спустили ее на воду, но здесь был убит командир взвода минометчиков, а командование роты отсутствовало. Пришлось взять командование на себя. Отсутствие командиров вселяло неуверенность в бойцах, которых приходилось перевозить. Я дал команду "расчет в шлюпку", когда разместились и разобрав весла, мы отвалили от нашего берега. На середине реки попали под сильный перекрестный огонь пулеметов.

Здесь было ранено несколько человек, но грести никто не переставал, гребли все, кто чем может - лопатками, касками и др. предметами, у берега противника огонь был слабый.

Высадив бойцов и выгрузив минометы, я с ранеными пошел на свой берег. Второй рейс я повез, оставшихся от I-го эшелона, артиллеристов и двух лейтенантов. Этот рейс прошел более удачно, я имел одного убитого артиллериста и I раненого лейтенанта, которых доставил на свой берег. Третий рейс я делал на другой шлюпке, ввиду того, что моя шлюпка затонула у берега.

Нужно отметить плохую организацию в подготовке перевозочных средств. Шлюпки встречались без уключин, давали сильную течь, приходилось ходить искать их по берегу, ремонтировать и доставлять к воде. Так например: 3-й рейс я дошел до середины реки и в шлюпке было уже наполовину воды. Высадив людей по пояс в воду, я пошел на свой берег, но подойти не смог, ибо шлюпка затонула и пришлось добираться вплавь. Недостаток еще тот, что отсутствовало командование пехотных частей. Морякам приходилось долго просиживать в шлюпках, ожидая команды, которую должны перевозить, из-за чего были лишние жертвы.

Ст. сержант морской авиации
С А Н Ж А Р.

НЕВСКАЯ ОПЕРАЦИЯ УЧАСТКА №-1.

Для того, что бы начать переправу, нужно было сделать тщательную подготовку. Для этого 20 человек боцманов 17 сентября прибыли на место переправы и сразу же стали готовить плав. средства, на которых нужно было сделать первый бросок на тот берег. Этот район враг сильно обстреливал и все работы нужно было производить только ночью. Машинам со шлюпками подходить близко нельзя, а для этого на берегу были вырыты по нашей инициативе карманы для шлюпок и в ночное время шлюпки затачивались в эти карманы и тщательно маскировались. Эта вся работа была проделана и закончена к 25 сентября. Тормозило в работе вооружение шлюпок: не было уключин и не хватало весел. Под сильным огнем, днем, боцманам приходилось вооружать шлюпки в карманах, а так же ремонтировать и просмаливать. У сухопутных частей не было осторожности при выгрузке шлюпок с машин и этим самым приводили в негодность шлюпки.

К 25 сентября нами было доложено о готовности шлюпок для форсирования реки НЕВА.

26.09 в 2 часа началась арт. подготовка. В 2.30 все шлюпки были спущены в реку ДУБРОВКА, откуда должна была начаться переправа.

В 2.45. личный состав был посажен в шлюпки и гребцы сидели на своих местах. 2.55. шлюпки двинулись из ДУБРОВКИ в НЕВУ и пошли на перерез НЕВЫ. Из 26 шлюпок достигли того берега 23 шлюпки. После этого был брошен второй эшелон шлюпок, который прошел тоже. Днем 26-го переправа была невозможна. Командир 70 дивизии дал приказ в дневное время не переправлять. На 27 началась переправа артиллерии. Враг напрягал все силы обстрелом помешать переправляться танкам и артиллерии. Доставлено на тот берег 4 танка и 7 пушек.

В последующие дни переправа была организована, но в первые дни было очень трудно сажать пехоту в шлюпки.

Старшина 2-й статьи
ТРИФОНОВ.

З А М Е Ч А Н И Я

ПО ПЕРЕПРАВЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ 86 СТРЕЛКОВОЙ ДИВИЗИИ
I-го УЧАСТКА I-го РАЙОНА ЧЕРЕЗ р. НЕВУ В РАЙОНЕ
НЕВСКАЯ ДУБРОВКА.

Лейтенант КОЛПАКОВСКИЙ.

1. Подготовка самого пункта к переправе, как то: рытье и расчистка старых траншей, рытье "карманов" для лодок I-го и 2-го броска, подноска лодок и их укомплектование были закончены к сроку, указанному командованием переправы и отвечали всем его требованиям.

2. Личный состав I-й роты 53-го инженерного батальона, обеспечивающий подготовку и переправу, несмотря на работу в ночных условиях, при интенсивном обстреле со стороны противника, со своими задачами справился, люди действовали и быстро и уверенно.

3. Весь командный состав переправляющихся подразделений до командиров взводов включительно, был ознакомлен с путями подхода к переправе, плавсредствами, на которых они должны переправляться. Это помогло избежать путаницы и неразберихи в момент самой переправы.

4. 3-я и 6-я роты 169 стрелкового полка к моменту переправы прибыли своевременно и начали переправу в указанное графиком время. 3, 5 и 7 роты 330 стрелкового полка прибыли к месту переправы лишь к рассвету, люди прибывали разрозненно - отдельными группами, без командного состава. В это время проводить переправу уже было невозможно, ввиду сильного обстрела со стороны противника. В ночь с 26 на 27 сентября вышеуказанные роты совсем не явились к месту переправы.

5. Мед. помощь раненым бойцам оказывалась несвоевременно, наблюдались случаи, когда раненные находились по 6-8 часов в траншеях. Трупы убитых не убирались и они находились в траншеях по несколько дней.

6. Не полностью соблюдалась скрытность во время подхода. А во время и переноса лодок к берегу было много шума и криков.

7. Наблюдались случаи прибытия командного состава на переправу в нетрезвом виде. Такие командиры не могли четко руководить своими подразделениями.

8. Командиры лодок из Морского батальона действовали быстро и уверенно.

Командир I-го пункта I-го участка переправы
Лейтенант КЛИМОВСКИЙ.

Д О Н Е С Е Н И Е

Краснофлотца СШИБОРСКОГО Б.Д. - о личном опыте
при форсировании реки НЕВА в районе ДУБРОВКА.

Наиболее хорошо была организована переправа первого броска 26-го сентября. Положительная сторона: предварительная тренировка бойцов, распределение их по лодкам, одновременная переправа большого числа лодок, использование дымовой завесы, арт. подготовка на прибрежной полосе. Недостатки: преждевременно введено на передний край много людей, что увеличило потери, полное отсутствие медицинской помощи на переднем крае и отсутствие организованного выноса раненых. Кроме того, утром 27.09 после переправы первого эшалоны моряки, выполнившие свою задачу, не были своевременно выведены в тыл, что привело к излишним потерям, в особенности от воздушной бомбардировки.

Недостатки последующих дней переправы: то, что на левом берегу не были уничтожены пулеметные гнезда, а иногда на берег просачивались подразделения немецких автоматчиков, что приводило к крупным потерям на шлюпках; не было достаточной информации командиров шлюпок о положении на левом берегу реки, использование для переправ узких участков берега, которые и подвергались сильному минометному обстрелу, попрежнему плохая организация мед. помощи. Отсутствие блиндажей, в которых свободные подразделения моряков могли-бы ожидать вызова на работу, не неся потерь в открытых местах, траншеях. Не было учета объема необходимых работ, почему многие из состава выведенных на работу подразделений моряков иной раз работы никакой не выполняли. Слишком крупные подразделения моряков вводились в дело, что мешало оперативному руководству ими.

Надо посылать в дело группы по 10 человек. Полезно использовать на шлюпках по 2 моряка, на случай гибели одного из них.

Подноску лодок, спуск катеров и проч. надо поручить саперам, а не морякам, которых следует использовать только на водной работе.

Узкие подходы к реке на переправах /например 7-я, 5-я и др./ создавали толкотню и замедляли работу. Шире надо использовать работу катеров.

Общие недостатки переправы - плохие, протекающие шлюпки, отсутствие уключин, плохие весла и отсутствие подготовленных гребцов.

Краснофлотец СЛИВОРСКИЙ.

ДОНЕСЕНИЕ О ДЕЙСТВИЯХ ГРУППЫ МОРЯКОВ В 11 ЧЕЛОВЕК
ПРИКРЕПЛЕННЫХ К МИНОМЕТНОЙ РОТЕ 169 СП И ПОСЛЕДУЮЩИХ
ДЕЙСТВИЯХ П ВЗВОДА III РОТЫ БАТАЛЬОНА МОРЯКОВ.

Старший группы, командир III взвод
III роты, в/техник 2 ранга тов.
СЛЕПЧЕНКО С.А.

I. Подготовительный период к операции.

Моя группа была полностью укомплектована курсантами мл. лейтенантов флота. Из 11 человек - 4 коммуниста. 17-го сентября наша группа была размещена вместе с л/с минометной роты 169 СП: Начиная с 17-го по 26/IX наша группа была единой дружной семьей с минометчиками, делила кров и пищу. Это сроднило, сблизило нас, мы хорошо изучили людей, которых нам предстояло перевезти, изучали характеры, искали сильных, волевых людей, на которых можно было бы положиться в трудную минуту. Одновременно и л/с роты присматривался к нам, слушал и запоминал наши советы. Дружеские беседы, дополненные фактами из героического поведения людей во время других аналогичных операций, вселили веру в нас, в наше умение и главное укрепились твердая уверенность у всего л/с в успехе операций. Нашей группе, в силу плохой организации всего хода учений во время стоянки в с.ОВЦИНЕ, пришлось всего один раз переправить л/с на лодках через Неву и то без вооружения. Но и этот один факт позволил нам определить "мореходные" качества каждого из бойцов и командиров минометной роты и соответственно этому в последующих беседах, мы раз'яснили каждому его недостатки и дали практические указания. Успехи, одержанные в период операции следует отнести за счет умелого руководства своими подразделениями командного состава роты, имеющего опыт неудавшейся операции 9 сентября, участницей которой была минометная рота.

Тесная связь между мной и командиром роты, согласованность всех действий, касающихся подготовки к операции, позволили нам четко координировать все усилия, направленные на успешный исход операции.

Еще находясь в с. ОБЩИНО, а затем прибыв в Б. МАНИШКИНО каждый экипаж лодки /бойцы и моряк-старшина/ заготовили для себя от 20 до 30 колышков-чопов различных размеров для заделки пробоин пакли, ветоши, различных концов. Все бойцы точно знали, кто из них гребец, кто заменяющий, как и где располагать в шлюпке вооружение и боеприпасы, были даны указания вычерпывать воду касками, котелками и т.д. Такая тщательная продуманность каждой мелочи полностью себя оправдала во время операции. Моряки, каждый со своим взводом, ежедневно ходили на все работы по подготовке к переправе. Это дало возможность заблаговременно ознакомиться с местностью, условиями и местом переправы, ознакомиться с местонахождением шлюпок. Очень ценным оказалось то, что мы ввели внутриротную нумерацию шлюпок с прикреплением к каждой из них, моряков с бойцами. Таким образом каждый экипаж точно знал, какая его шлюпка и где она находится, а также полностью отвечал за сохранность и оснащенность шлюпки.

2. Главная операция 26-го сентября:

В ночь на 26-ое сентября миномет. рота скрытно заняла исходный рубеж, расположившись в траншеях в 5-6 метрах от шлюпок. При этом каждый экипаж, располагался возле своей шлюпки. В траншеях уже находились расписанные по шлюпкам саперы, которые впоследствии, при посадке в стаскивании шлюпок не участвовали, а дружно "СМЫЛИСЬ" в критический момент. Наша рота переправлялась со 2-го пункта I-й переправы. Во время артиллерийской подготовки, мы находились в укрытии, еще раз проверяли бойцов, подбадривали их, напоминали о долге перед Родиной о необходимости соблюдать дисциплину и порядок. По-моему началом переправы необходимо было избрать время сразу после за огневым валом, и в момент работы "КАТЮШ" рота должна была уже находиться на середине реки. Этим была бы достигнута еще большая скорость переправы, при еще меньших потерях, так как время растерянности немцев по существу нами не было использовано.

По сигналу о начале переправы наша рота двинулась вслед за пульротой 2-го батальона. Сразу же по приказу командира миномет. роты, люди по-взводно начали стаскивать шлюпки. Старшины шлюпок командовали их спуском. Когда все шлюпки были на берегу началась

дружная посадка людей, погрузка вооружения и боеприпасов, точно по расписанным местам. Когда минометный огонь был перенесен в другое место, командир быстро вывел людей снова на берег и все шлюпки линией фронта одновременно отошли от берега. Таким образом вся рота, без потерь, благодаря организованности и умелому руководству, полностью переправилась в точно указанное место на левом берегу и тепло распрощавшись с моряками начала занимать огневую позицию. При переправе пропали без вести 3 моряка моей группы т.т. ОРКИНИКОВ, КЛИМОВ и БАЗЫЛЕВ. Есть предположение, что они ушли вместе с полком, следуя патристическому порыву. О необходимости вернуться на правый берег они были предупреждены.

Благодаря быстроте переправы у моей группы еще осталось время и возможность перебросить последующие подразделения, но вследствие запаздывания ЗЗО СП, эта возможность не была полностью использована нашей группой. Мной лично было перевезено: два расчета бронебойщиков с вооружением и боеприпасами, "ПРИБЛУДНИЙ" пульвзвод, повидимому остаток 2-го батальона и, кроме того, до 9 часов утра мы действовали на берегу, как заградители.

Из моей группы особо отличились: гл. старшина МАЛЫШЕВ В. перевезший с левого берега трех командиров, тов. НИКОЛИН, А. БРЕДИЧЕВСКИЙ, ПОСТНИКОВ, ГРУБСКИЙ и другие, без потерь доставившие своих бойцов и вооружение. К недостаткам переправы первой ночи следует отнести прежде всего слабую оперативность пехотных командиров; когда они, переправив свои подразделения сами оставались на правом берегу. Затем отсутствие четкого, централизованного руководства группами моряков. Например, дальнейшее наше поведение и место сбора было неизвестно и в течение всего дня 26/IX по траншеям блуждали группами и в одиночку моряки, не знающие куда им идти и что предпринимать. К исключительно плохой организации следует отнести также тот факт, что не было организовано место хранения вещевых мешков с ИЗ и шинелей. В результате все брошенное в траншеях погибло, а моряки весь день пробыли голодными.

3. Действия 2-го взвода 3-й роты за период 26/IX по 4/X:

После операции 26/IX я принял командование 2-м взводом 3-й роты. Все последующие дни, вернее ночи, работы производились по-разному. У меня во взводе насчитывалось в период формирования 37

человек, а после 26/IX всего 17 человек. На 5/X насчитывалось всего 11 человек. Мы действовали: на 3, 5, 7 переправах /участках/ перевозили части 330 СП, орудия на паромов, продукты питания, связистов и т.д.

Особенно отличились в эти дни т.т. МАЛЫЦЕВ и ПИЩЕРОВ, доставившие на левый берег офицера связи с важными донесениями, боеприпасы и, на обратном пути, раненого командира. Отличались также т.т. ЗАЙЦЕВ, ПОСТНИКОВ, ПОЗДНОВ, ходившие на шлюпке в разведку на выполнение - чей огонь разведен на левом берегу и забросавшие немецких автоматчиков гранатами. Хорошо проявили себя, сделав по 5-6-7 рейсов т.т. МАСК, КАСПЕРОВИЧ, ПЛАХОВ, НИКУЛИН, В., НИКУЛИН, А., ПЛАКАНОВ, ГУБСКИЙ и другие.

К недостаткам следует отнести, что в некоторые дни взвод бездействовал /не было шлюпок, не было кого переправлять/, но в то же время, находился всю ночь на переднем крае, под непрерывным обстрелом.

ВЫВОД: взвод зачастую не был полностью использован и в последние дни стало ясно, что наше присутствие на переправе иногда оказывалось излишним.

КОМАНДИР 2-го ВЗВОДА 3-й РОТЫ
СЛИПЧЕНКО.

Д О Н Е С Е Н И Е

ОБМЕНА ОПЫТОМ НЕВСКОЙ ОПЕРАЦИИ.

От младшего командира МУНЖОВА
А.Н. 2-я рота, второй взвод.

В ночь с 26.09.42., прибыл на переправу №-1 под командой младшего лейтенанта т. БОНДАРЬ, я был придан пулеметному взводу под командой младшего лейтенанта РОДИОНОВА, со взводом которого вел подготовку к штурму, помогая подносить к месту переправы шлюпки, боеприпасы и оружие, под внезапно открытым огнем противника.

Я считаю, что подготовка к штурму началась с опозданием. Необходимо было использовать арт. подготовку нашей артиллерии, как для подготовки, так и для штурма. Штурм начался под сильным огнем противника, отчего наши части несли большие потери.

Мл. лейтенант РОДИОНОВ с трудом организовал посадку бойцов в шлюпку. Мне с трудом удалось из взвода выделить гребцов.

Командир взвода и политрук роты находились в другой шлюпке. Скажу, не хвастаясь, мое спокойствие, вероятно, воодушевило пулеметчиков, они стали смелее. И переправа пошла, как "по-маслу." Несмотря на сильный обстрел, моя шлюпка не имела потерь. Высадившись на вражеском берегу и выгрузив боеприпасы и мат. часть, мне пришлось ввязаться в перестрелку с вражескими стрелками, где и использовал 2 гранаты и три патрона. Когда пулеметы были установлены, я сел в свою шлюпку и доставил ее на свой берег.

27-го днем, вверх по течению поднимал шлюпки к месту переправы, по приказанию начальника переправы. 28-го днем освобождал шлюпки от трупов и воды и поднимал вверх по течению, под сильным огнем противника, в результате которого был один убит и один ранен. 29-го на 3-й переправе переправлял боеприпасы и продукты питания.

30-го подноска шлюпок и боеприпасов к месту переправы и переброска на тот берег.

1.10. на 7-й переправе, эвакуация боеприпасов в склад б/п.

Со 2-го по 4-е - переброска артиллерии, продуктов питания на левый берег и подноска шлюпок к месту переправы. На обратных рейсах неоднократно брали много раненых. Комендант переправы №-7 в своих личных интересах неоднократно переправлял группы с продуктами, что бы заполучить водки и продуктов питания. После чего можно было зачастую видеть его пьяным, тогда, как части, находящиеся на левом берегу, нуждались в боеприпасах и вооружении. На переправе создавалась пробка, из-за отсутствия шлюпок. Наши командиры рот и взводов не воодушевляли бойцов своим примером, не сделав ни одного рейса на левый берег.

МУНАНОВ.

От командира I участка /по 29.09.42./
и командира 2 участка /с 29.09 по
4.10/. - капитан-лейтенанта МИМИНА,
Илья Зосимовича.

РАПОРТ.

Донесу, что будучи командиром двух участков переправ на
р. НЕВЕ в районе НЕВСКОЙ ДУБРОВКИ я имею следующие замечания:

1. Операция, начавшаяся в 03.00 с 25-го на 26-е сентября,
желательно было бы начать раньше, т.е. в 23 - 24 часа, дабы
иметь в своем распоряжении больше темного времени суток.

2. Артиллерийскую подготовку желательно поддерживать в
глубину места расположения противника, дабы не дать ему возмож-
ности перейти на ответный огонь и тем временем произвести первые
2 - 3 броска десантных частей.

3. Снаряды "РС" необходимо подвозить, как можно ближе к
переднему краю, тем самым дальность полета его увеличится к месту
расположения ДОТ"ов и ДЗОТ"ов противника.

4. Необходимо, что бы пушки, находящиеся на переднем крае,
имели в своем распоряжении бронебойные снаряды и могли бы открыть
огонь по инициативе командира орудия, на случай прорыва танка
противника с противоположного берега и выхода из строя связи.

5. Лодки СДЛ поступили недоброкачественные /плохая заливка/
частью без уключин и неправильно расположенные гнезда.

6. Желательно переправляющиеся средства иметь моторные
катера и именно мелкие /на 10 человек - отделение/. Из опыта на
2-ом участке малый катер за полчаса перебросил 108 человек. Эти
катера можно пустить во 2-м броске.

7. Лодки "А-3", набиваемые сеном предназначенные для
перевозки артиллерии, были очень тяжелые при переноске и спуске
на воду /необходимо 40 человек/ и каждый попавший снаряд выродил
бойцов из строя. Желательно к каждому орудию привязывать воздуш-
ные подушки, придав ей положительную плавучесть и на буксирном
конце перевезти на другую сторону.

8. Понтоны, состоящие из двух полупонтонов, предназначенных для перевозки танков, мало живучи и усложнены своей сброской и спуском на воду. Необходимо иметь их отсечного типа, спускать их на катках или же на резиновых колесах, приспособив их к простому сцеплению, т.е. автосцепка по типу железнодорожного.

9. Личный состав десантных частей должен пройти предварительно боевую подготовку /на примере I69-СП 86-СД/.

10. Командование полков и дивизионов должно иметь тесную связь с командованием участков, а командование рот и взводов с командованием пунктов.

11. Подход к кромке /траншейное хозяйство, карманы для укрытия лодок/ должно быть улучшено и сделано ~~согласно уставу пехоты.~~

12. Массовые налеты авиации противника, при отсутствии нашей авиации дало возможность противнику наносить более урон нашим переправляющимся силам и средствам. Необходимо непрерывное присутствие нашей авиации - истребительной, а для поддержки наземных войск - бомбардировочной и штурмовой.

В Н В О Д И:

Согласно расписания, в первом броске был I69-СП, во втором - ЗЗО - СП, в третьем - 284 - СП. К началу артиллерийской подготовки I69 - СП во главе с командованием прибыл на исходную точку.

ЗЗО - СП. прибыл и находился в некотором отдалении /в лесу/, о чем командование не поставило в известность командование участка и само не прибыло.

При имеемом наличии средств, расписание могло быть выдержано, при наличии организованности и дисциплины внутри десантных пехотных частей.

После высадки I69-СП / I-й бросок/ большое количество лодок возвратилось с противоположной стороны и ожидало очередной части ЗЗО-СП.

ЗЗО-СП, находящийся в отдалении и в ожидании своей посадки, командование батальонов, рот и взводов разошлось по траншеям и оказалось вне трезвого виде. Рядовой состав был оставлен на руководство младшего командира, каковые совместно с рядовым составом разбрелись по кустам и замаскировались плащпалатками и заснули. Все мои старания найти командование ЗЗО - СП и его батальонов, были тщетны, несмотря на то, что было послано 12 командиров и связных, в виде офицеров связи.

Темное время суток закончилось, противник после артиллерийской подготовки привел себя в порядок и открыл ураганный огонь по средствам переправы.

Таким образом, в первый день операции И69-СП очутился один на форсированном берегу и развить свое дальнейшее продвижение не мог, из-за отсутствия поддержки.

Последующие переправы происходили под непрерывным огнем противника и действия его авиации, что частично рассеивало наши подразделения / батальоны / и лишь после долгих угроз командования полков и батальонов удавалось произвести переброску частей.

Личный состав орудийных расчетов выходил из строя, запасной отсутствовал, в результате чего артиллерия на противоположном берегу бездействовала.

Таким образом, отсутствие высокой боевой подготовки десантных пехотных частей и отсутствие непосредственного руководства при подходе к месту посадки и на самой посадке командного состава, потеря самообладания комсостава /употребления большого количества спиртных напитков/, не дало возможности своевременно произвести высадку десанта и тем самым развить дальнейшее наступление наших частей.

Личный состав Военно-Морского флота показал себя выдержанным, стойким, дисциплинированным, увлекавшим десантные части на подвиги.

Я считаю, что при отсутствии вышеуказанных недочетов, которые легко изжить, можно форсировать реку в районе НЕВСКОЙ ДУБРЯВКИ и идти на соединение с нашими войсками Северного фронта.

К сему: Капитан-лейтенант - МИНЧИН.

ИЗ Боевого опыта

Организованный в I-м Б.Ф.Э. заградительный отряд КВФ был предназначен для выполнения боевой задачи Невской операции по выполнению приказа тов. СТАЛИНА № 227.

Мне, как политруку группы, в результате срочного сбора, на месте не пришлось ознакомиться с личным составом. Поэтому вся массово-политическая работа с личным составом и изучение людей были проведены в ходе боевых действий.

Таким образом, в первую операцию, которая была начата 9.9.42г. включились с дороги. Вверенные мне бойцы в количестве 24 человек все задания выполняли четко и по-боевому.

В результате /личное мое мнение/ неподготовленности первой операции, она была отложена на некоторый период времени.

В период между первой и второй операциями личный состав занимался вопросами изучения своей боевой задачи, ремонтом шлюпок, а я - воспитательной работой среди бойцов и их воспитанием.

К 25 сентября с.г., т.е. к началу второй операции я, сам, и личный состав были подготовлены.

За несколько часов до начала операции был проведен митинг личного состава заградотряда о задачах боевых действий. Митинг вылился в демонстрацию всех участников отряда, с желанием идти в бой, поднял боевой дух в каждом бойце, ненависть к немецко-фашистским оккупантам и преданность партии Ленина-Сталина во имя Социалистической Родины.

После митинга пошли на передовую и приступили к выполнению боевых задач. Все люди были разбиты по переправам. Перед каждым в отдельности была поставлена задача выполнять все приказания как мои, так и командования выше, только бегом и четко, наводить порядок на переправе, выгонять паникеров и трусов из траншей, сажать в шлюпки и немедленно отправлять на берег врага.

Для того, чтобы бойцы были бесстрашными в бою, для выполнения боевых дел, нужно было своим примером показать, как нужно действовать в боевой обстановке и ожесточенном обстреле врага.

По несколько часов подряд мне приходилось быть на переднем крае, личным примером воодушевлять бойцов, показывать, как нужно действовать заградителям; беспощадно расправляться с трусами и изменниками Родины, применяя оружие и используя полностью права и власть в военной обстановке.

Был такой случай, что одно из подразделений /взвод/, под руководством командира взвода лейтенанта ГВОЗДЕВА должно было переправляться на берег врага, причем подразделение состояло из нацменов /казахи/, с которыми требовалась особая работа командиров и четкая команда. Однако, указанный лейтенант трусил перед ураганным, минометным и артиллерийским огнем и бросил свой взвод на произвол судьбы, а сам спрятался в траншею, ссылаясь на болезнь ноги.

В такой обстановке мне пришлось, не взирая на обстрел с наганом в руках всех бойцов этого подразделения выгнать из траншей и найдя лейтенанта ГВОЗДЕВА пристрелять его выстрелом. С криком на него: "Изменник Родины будет истреблен", я приказал ГВОЗДЕВУ собрать команду и отправиться на берег врага. Тогда ГВОЗДЕВ бегом побежал к своим бойцам, которые взяли шлюпку, потащили к спуску у воды и лично мной были отправлены на берег врага.

Второй случай: получив задание от капитана I ранга тов. СВЯТОВА форсировать подвоз и подноску шлюпок к воде, я с бойцами РИГУЗОВЫМ, КУПЕРДЯЧЕВЫМ и АШЕУЛОВЫМ приступил к выполнению этой задачи. Своей властью пришлось под обстрелом и бомбежкой врага останавливать все попадавшееся навстречу машины и людей для выполнения этой задачи.

Один из командиров - ст. лейтенант, который ехал на свободной автомашине, якобы за ранеными, не хотел подчиниться и ехать за нами. Тогда я применил оружие и обеспечил выполнение задачи.

Еще один случай был такой: личному составу нашего отряда пришлось вместе с другими бойцами спускать катер на воду, причем был исключительный огонь врага по этому берегу переправы из автоматов, пулеметов, минометов и артиллерии. В операции было занято 150-160 человек. Командование операцией я взял на себя. Задача была выполнена. Были убитые и раненые.

Воодушевленные моим личным примером бойцы неплохо справлялись со своими задачами.

Лучшие из них представлены к награде и приняты в ряды нашей партии. Например, тов. АЩЕУЛОВ М.П., комсомолец, находясь по несколько часов на переправе под огнем, будучи по пояс в воде, не покидая своего поста, организовал порядок на переправе и выгонял трусов и паникеров из траншей.

Тов. ГУРА, Н.М. комсомолец, до операции был неряшлив и нерасторопный, но в период боевых действий проявил себя храбрым, стойким, находчивым и инициативным.

Будучи под ураганным обстрелом врага, промокший, на переправе №5 действовал по-боевому, отправлял шлюпку, за шлюпкой на берег врага. У одной из шлюпок не оказалось уключин, тогда тов. ГУРА снял с себя ремень и привязал весла к лодке, после чего отправлял ее на берег врага.

Также самоотверженно выполнял задачу краснофлотец КУПЕРДЯЕВ, Е.Т., беспартийный. Находясь неоднократно под обстрелом врага, выполнял самые сложные задачи.

Неоднократно задерживал шпионов и трусов, пробравшихся с берега врага, доставлял их мне и, не взирая на обстрел, темноту, грязь, сопровождал их по назначению.

Можно привести много других примеров героизма, отваги бойцов.

Все указанные товарищи за боевые дела, отвагу и героизм были приняты в партию и представлены к Правительственной награде.

Невская операция нам дала следующее:

1. Подняла дух и влила боевую струю в каждого бойца и командира. Подняла боевую воинскую дисциплину и организованность. Закалила в боях, сделала бойцов бесстрашными, способными пойти на жертвы для защиты Родины, для разгрома врага.

2. Невская операция еще раз подтвердила указание тов. СТАЛИНА и развеяла миф о непобедимости немецко-фашистской армии и вселила уверенность в победу над гитлеризмом. Опыт Невской операции мы должны использовать и используем на всех участках работы, где бы не находились, для разгрома врага.

К недостаткам подготовки к операции можно отнести слабое и краткое знакомство с личным составом, который дали на-ходу командному составу. Причем у отдельных краснофлотцев обувь была изношенная.

Необходимо отметить, что для первой операции была слабая артиллерийская подготовка, которая не сочеталась с действиями других родов войск. Вследствие этого переправа была сорвана.

Вторая же переправа была организована лучше и артиллерийская подготовка значительно сильнее.

Считаю излишним структуру командного руководства переправами, которая складывалась из командира и коменданта переправы, что вносило путаницу и неразбериху в управлении переправой, вследствие чего не было единоначалия и считаю необходимым назначить только командира переправы, а должность коменданта переправы упразднить.

За боевые дела я представлен к Правительственной награде.

Политрук группы заград.отряда КБФ
Политрук - АВДЕЕВ.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ОПЕРАЦИИ.

с 26.09 по 5.10. 1942 года.

Краснофлотец КОВАЛЕВ В.А.

На нас была возложена задача - ликвидировать у людей трусость, которые должны переправляться. Мною проделана работа за 9 и 10 сентября. Руководили подноской лодок к берегу, где пришлось силой людей заставлять, что бы быстрее подносили лодки и сам помогал подносить лодки.

Люди, которые боялись идти в шлюпки и переезжать на другой берег, приходилось выгонять силой на траншеи и быстро сажать их в шлюпки и переправлять на тот берег, с этой поставленной нам задачей я вполне справился, вся эта операция производилась под интенсивным огнем врага, но, несмотря на этот огонь, люди, которыми мы руководили, и я сам работал, справились отлично. Когда мы после операции отдыхали, то вместо отдыха мы ремонтировали шлюпки под огнем противника. После этого я был послан связным к инженер-капитан-лейтенанту КУЩОВУ. Все порученные мне приказания и данные пакеты я доставлял их своевременно, быстро и аккуратно. Несмотря на сильный огонь противника, я так же выполнял и другие функции, сопровождал начальников до переправ и обратно на командный пункт и эта задача мною была выполнена хорошо, так как я быстро запоминал дорогу и те траншеи, которыми можно было быстро подойти к переправам и командный состав был мною доволен. Так же помогал людям, которые не знали дороги до переправы, направлял и указывал дорогу, особенно автомашинам, которые доставляли лодки к самому месту, в общем, я считаю, что с поставленными передо мной задачами командованием, я справился хорошо.

Вся эта работа происходила с 8-го сентября по 5-ое октября 1942 года.

Краснофлотец КОВАЛЕВ.

7.10.42 г.