

**ГАЛИНА ГРИН
ВЛАДИМИР ЧЕРНОВ**

**ОКТАБРЬ
1941**

ВАРШАВСКОЕ ШОССЕ

Оболганные победы Сталина

Галина Грин

Октябрь 1941. Варшавское шоссе

«Яуза»

2018

УДК 94(47+57)"1941"
ББК 63.3 (2)622.11

Грин Г. Я.

Октябрь 1941. Варшавское шоссе / Г. Я. Грин — «Яуза»,
2018 — (Оболганные победы Сталина)

ISBN 978-5-6040912-9-6

«Тайфун» («Taifun»), задуманный немецким командованием в начале сентября 1941 года стал, на тот момент, самой грандиозной операцией в мировой истории войн. В ней было задействовало три армии и три танковые группы, а численность личного состава составляла почти два миллиона человек. Эта книга, основанная на документах, как российских, так и немецких архивов, – самое обстоятельное и подробное исследование первого этапа операции «Тайфун». Авторы в деталях рассматривают события 2–8 октября 41-го, важнейшего периода Битвы за Москву, когда на Варшавском шоссе решалась судьба не только советской столицы, но и всего СССР. Какую роль в обороне Москвы сыграли Ржевско-Вяземская и Можайская линия обороны? Когда, на самом деле, и насколько неожиданно Вермахтом был захвачен Юхнов? Как в реальности действовали легендарные подольские курсанты и десантники-диверсанты И.Г. Старчака? Насколько советская авиация смогла замедлить продвижение немцев? Правда ли что части Красной Армии лишь бежали от врага, а массовый героизм бойцов и командиров – выдумка сталинской пропаганды? Как произошло закрытие Вяземского «котла»? Чем объясняется провал руководства армиями и дивизиями Резервного и Западного фронтов, обернувшийся катастрофическим поражением? Где немецкое командование задумало создать новый «котел» вокруг советских войск? Наконец, почему перед началом второго этапа операции «Тайфун» – 8 октября 41-го, немцы были абсолютно уверены, что через несколько дней они будут в Москве и война для них закончится?

УДК 94(47+57)"1941"

ББК 63.3 (2)622.11

ISBN 978-5-6040912-9-6

© Грин Г. Я., 2018

© Яуза, 2018

Содержание

Предисловие	6
Глава 1	8
Формирование рабочей силы УР-37	16
Глава 2	22
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Галина Грин, Владимир Чернов

Октябрь 1941. Варшавское шоссе

Предисловие

История Великой Отечественной войны в советское время писалась по мемуарам военачальников и публикациям в прессе. И чем больше были тиражи этих изданий и число их цитирований, тем правдивее они считались. История создания Вяземского котла по мемуарным источникам была достаточно полно описана в его северной части, события на южном обводе описаны не так подробно.

Сейчас архивы стали более открыты, есть возможность изучить ход боевых действий по документам советского Генштаба, фронтов, армий и входящих в них частей, а также по другим, ранее малоизвестным источникам. Появились в научном обороте немецкие документы и их переводы, что позволило восстановить более полную картину начала операции «Тайфун» в районе Варшавского шоссе.

Обороне Варшавского шоссе в октябре 1941 г. предшествовало проектирование и строительство Ржевско-Вяземской и Можайской линий обороны Москвы, начавшееся в июле 1941 г. К октябрю они были еще не полностью построены. В советских документах больше внимание обращается на их недостатки и недоделки, а вот в немецких источниках они называются неприступными, сильно укрепленными и т. д.

Если раньше считалось, что в начальный период операции «Тайфун» все части Красной армии только бежали, то сейчас из документов, в том числе и немецких, видно, что бежали далеко не все, многие бойцы совершали подвиги, ценой своей жизни замедляя продвижение многократно превосходящих немецких войск. В немецких сводках неоднократно упоминается упорное сопротивление частей Красной армии на Ржевско-Вяземской линии обороны и внутри котла. А части Красной армии, вышедшие из котла, в большинстве своем, впоследствии заняли новые рубежи обороны и вновь оказали немцам сопротивление, измотав их силы на подступах к Москве.

Провал руководства армиями и дивизиями Резервного и Западного фронтов во многом объяснялся плохой работой разведотделов штабов фронтов и опасения прослыть «паникером». Быстро продвигающиеся передовые части противника в большинстве случаев назывались в сводках «вражеским десантом», их количество преуменьшалось. Из-за этого документы оперативных и разведотделов при передаче в вышестоящие штабы на каждом этапе подвергались дополнительной лакировке, и, в результате, итоговые сводки не отражали истинное положение. А ведь по ним предстояло принимать решения на последующие действия.

5 октября 1941 г. немцы заняли Юхнов. Считается, что их приближение первыми заметили рано утром летчики ВВС МВО, к вечеру немцы вошли в город, и последующей защитой Варшавского шоссе занималось только командование МВО. Но на самом деле, Юхнов был занят в ночь с 4 на 5 октября. Начальник авиадесантной группы ВВС Западного фронта И. Г. Старчак всегда говорил об этом, но тиражи его книг и количество их цитирований были гораздо меньше, чем у бывших командующих МВО. Ставшие доступными в настоящее время документы немецкой 10-й танковой дивизии подтвердили сведения И. Г. Старчака, который со своей группой, подготовленной к диверсионной работе, добровольно остался с 4 октября в районе Юхнова и сделал всё, чтобы задержать дальнейшее продвижение немецких войск на этом направлении. Усилиями его группы перед наступающими немецкими войсками были разрушены все мосты и переправы через реки и ручьи на шоссе западнее и восточнее Юхнова. В день оккупации города были отражены попытки переправы передовых немецких частей через

р. Угру по Варшавскому шоссе. На этом 1-й этап немецкого наступления операции «Тайфун» на Варшавском направлении приостановился, в ожидании закрытия Вяземского котла.

Созданные 5 октября 1941 г. немецкие плацдармы, по обе стороны от шоссе на восточном берегу р. Угра, ежедневно подвергались ударам группы И. Г. Старчака. С 6–7 октября к группе десантников присоединились передовой отряд подольских курсантов, по одному батальону 108-го и 175-го запасных стрелковых полков и другие подразделения. Капитан И. Г. Старчак продолжал командовать сводным отрядом до вечера 8 октября. Пока немцы ожидали закрытия Вяземского котла, Генштаб и МВО смогли перебросить на малоярославецкий участок свои резервы.

8 октября на Можайскую линию обороны прибыл Г. К. Жуков, который успел поставить перед всеми встреченными им частями единственно верную задачу – выматывать силы врага. Его приказы не сковывали инициативу командиров частей, давали возможность получать достоверную информацию, позволяющую руководить обороной Москвы. Казалось бы – что тут необычного? Но до него никто из командующих почему-то так не сделал, опасаясь ответственности и боясь наказания за паникерство.

Описание единственной радостной встречи в этот день Г. К. Жукова с командиром танковой бригады полковником Троицким, с которым они вместе воевали на Халхин-Голе, обошло все книги и фильмы, касающиеся обороны Москвы.

Такая встреча с танковой бригадой, действительно была, и полученные в ходе этой встречи сведения Г. К. Жуков в своих мемуарах описал абсолютно правильно, вот только полковника Троицкого там никогда не было, а был другой его товарищ по Халхин-Голу.

Предлагаемая читателям книга описывает только первый этап операции «Тайфун» на Варшавском шоссе, начавшийся 2 октября, и оканчивается перед началом её второго этапа – 8 октября, когда немцы были уверены, что через несколько дней они будут в Москве и война на этом для них закончится. К этому времени немецкое командование задумало создать новый котел вокруг частей Красной армии, собранных на Малоярославецком боевом участке Можайской линии обороны – в этом состоял второй этап наступления операции «Тайфун».

9 октября с рубежа р. Изверь немецкое наступление главными силами по Варшавскому шоссе возобновилось. Но прежних темпов больше не было. В бои с 9 октября включились 17-я танковая бригада, с 10 октября – 312-я стрелковая дивизия, а с 14 октября Варшавское шоссе обороняла уже целая 43-я армия общей численностью не менее 35 тысяч человек. Подольские курсанты, вопреки устоявшемуся мнению, не были единственными защитниками Варшавского шоссе. Но они, как и другие, совершали подвиги, в результате чего немецкие войска до Москвы так и не дошли.

Совместными усилиями к 25 октября «Тайфун» был необратимо остановлен на рубеже р. Нара. Объем одной книги не позволяет подробно описать процесс обороны Варшавского шоссе с 9 по 25–30 октября, это тема для другой книги, возможно, не одной.

Авторы выражают благодарность сотрудникам ЦАМО РФ, ЦГАМО, коллегам-исследователям за предоставленные ими документы, карты, переводы с немецкого и фотографии: Александру Михайловичу Буйлову, Алексею Васильевичу Веретнову, Татьяне Никитичне Дрыновой, Игорю Александровичу Красильникову, Максиму Викторовичу Коломийцу и многим другим, оказавшим неоценимую помощь в сборе документов.

Глава 1

Рекогносцировка и строительство Малоярославецкого укрепрайона (37-й УР) в 1941 г

С началом войны возникла необходимость срочного возведения новых рубежей обороны на дальних подступах к Москве с запада, способных задержать продвижение врага. Предполагалось построить три сплошные оборонительные полосы: Ржевско-Вяземский оборонительный рубеж, Можайская линия обороны (далее – МЛО) и Московская зона обороны (МЗО). Между ними предусматривались промежуточные оборонительные рубежи. Инициатива создания МЛО принадлежала Военному Совету Московского военного округа (МВО) его командующему – генералу П. А. Артемьеву и члену Военного совета – генералу К. Ф. Телегину. Кто из москвичей тех лет не вспоминал, как они копали эти самые линии обороны!

МЛО перекрывала западные подступы к Москве на удалении 120–130 км на калининском, волоколамском, можайском и малоярославецком направлениях. Она состояла из первого (главного) оборонительного рубежа, проходящего по линии: Кушелево, Ярополец, станция Колочь, Ильинское, Детчино, и второго (тылового) оборонительного рубежа, проходящего по линии Нудоль, озеро Тростенское, Дорохово, Боровск, Угодский Завод, Высокиничи.

Основные укрепления находились на кратчайших путях к столице с запада: Ржев – Москва (Рижское шоссе), Смоленск – Москва (Минское шоссе) и Рославль – Москва (Варшавское шоссе). Этим направлениям соответствовали планируемые укрепрайоны (УР): 35-й Волоколамский УР, 36-й Можайский УР и 37-й Малоярославецкий. Можайскую линию обороны немецкое командование планировало преодолеть в ходе второй фазы операции «Тайфун», после чего направиться прямо на Москву.

Строительство началось на основании решения ГКО от 16 июля и приказа Ставки Верховного Главнокомандования № 00409 от 18 июля 1941 г. Были привлечены крупные гражданские строительные организации с их инженерно-техническим персоналом, рабочей силой и техникой. В административном порядке к этой работе привлекалась значительная часть городского и сельского населения, студенты и старшеклассники.

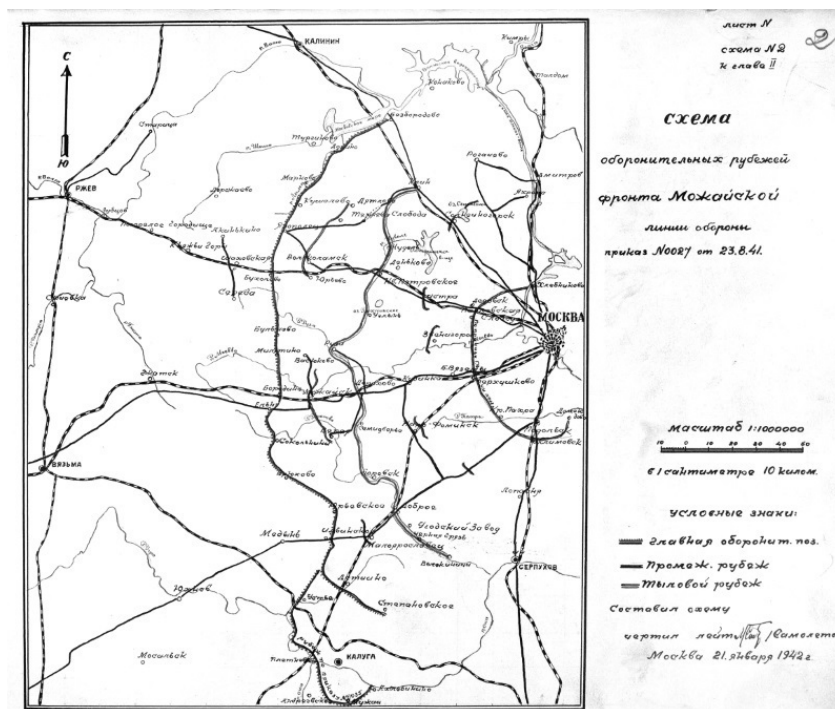


Схема строительства оборонительных рубежей фронта Можайской линии обороны(с сайта <http://www.wwii-photos-maps.com/defenseofmoscow/>).

Для подготовки к проектированию строительства на направлениях Западного и Северо-Западного фронтов с начала июля 1941 г. работала гидротехническая экспедиция, состоявшая из штаба и четырех рекогносцировочных партий. Ее возглавляли преподаватели кафедры гидравлики и гидротехники Военно-инженерной академии. В состав рекогносцировочных партий вошли 70 высококвалифицированных топографов, гидрологов, гидротехников, геологов из Главгидростроя НКВД под руководством С. Н. Крицкого и М.Ф. Менкеля. По заданию Главного военно-инженерного управления Красной Армии (ГВИУ КА) экспедиция проводила рекогносцировку водных объектов (рек, озер, болот), намечала системы затопления и заболочивания, для чего составляла проекты плотин, разрабатывала мероприятия по использованию в оборонительных целях существовавших гидротехнических сооружений. С июля до середины октября 1941 г. специалистами этой экспедиции было обследовано около 3 тыс. погонных километров рек и несколько десятков тысяч квадратных километров заболоченных площадей. Изыскания и военно-технические работы проводились на реках Днепр, Десна, Вазуза, Гжать, Угра, Верхняя Волга, Лама, Руза, Москва, Протва и др. Отмечались наиболее выгодные естественные препятствия, возможности для маскировки позиций частей Красной Армии и путей движения транспорта. После утверждения инженерными службами фронтов и армий, проекты водных заграждений передавались полевым строительствам.

На варшавском направлении на рубежах рек Луза, Протва, Нара работала партия № 3, которая провела рекогносцировку оборонительных полос, составив по результатам работы пояснительную записку. Обследуемый сектор условно делился на три участка: правый, прикрывающий направление через Медынь на Кременское, Боровск, Наро-Фоминск; центральный – в полосе шириной 12–15 км вдоль Варшавского шоссе протяженностью от Медыни до Подольска; левый – вдоль Старой Калужской дороги от Калуги до р. Нара. В итоговой записке были представлены подробные сведения по каждому участку, особенно с точки зрения их танкоопасности. Указывалось на возможность того, что в случае захвата этого участка противником, естественные препятствия и условия для маскировки, могли превратиться в препятствия для нашей армии. Обращалось также внимание на трудность использования грунтовых дорог

в дождливое время. Именно этот фактор, по мнению немцев, в октябре 1941 и стал наиболее непреодолимым на их пути к Москве.

Наиболее выгодным для обороны был признан рубеж р. Нара, за его крутизну и высоту восточных берегов, затем – рубеж р. Протва и самым слабым – рубеж р. Выпрейка и р. Лужа (Ильинский рубеж). От Балабаново до Тарутино между р. Протва и р. Нара Варшавское шоссе пересекал еще один промежуточный рубеж – по руслу р. Истья.

Последующие события в этом секторе обороны с 13 октября 1941 г. подтвердили этот вывод: Ильинский рубеж выдержал прямое нападение в течение 5 дней, Нарский рубеж (за исключением Тарутинского участка) – 2 месяца, после чего враг был окончательно отброшен от Москвы. А вот рубежу р. Протва не так повезло: его участок, проходящий южнее Варшавского шоссе, в ночь на 20 октября оставил командир 17-й сд, который за день отвел свою дивизию на 20 км на северо-восток по Старо-Калужской дороге, до рубежа р. Нара. Он же на следующий день оголил участок Нарского рубежа обороны в Тарутино, уведя свою дивизию на 10 км на восток, тем самым открыв прямой путь на Москву.

На северном участке рубежа р. Протва, в районе Вереи, Боровска, тяжелые бои длились с 14 по 20 октября, после чего 33-я армия, сформированная из отходящих из Вяземского котла частей, отошла к рубежу р. Нара, где враг был остановлен окончательно. После 2–2,5 месячной обороны отсюда, как и на южном участке, враг был отброшен от Москвы.

Приведем текст заключения рекогносцировочной партии № 3, составленный летом 1941 года, по рекогносцировке участка от р. Протва до р. Нара в полосе по 20–25 км севернее и южнее, а также вдоль Варшавского шоссе:

«ХАРАКТЕРИСТИКА РУБЕЖЕЙ ОБОРОНЫ РЕК ЛУЖА, ПРОТВА, НАРА...

...3. Общая характеристика всей оборонительной полосы.

Из выбранных оборонительных позиций по рубежам наиболее ценным является рубеж, проходящий по р. Нара, вследствие наличия хороших естественных противотанковых и противопехотных препятствий. Вторым, по удобству организации обороны, является рубеж, проходящий по р. Протва, и менее устойчивым является первый рубеж (по р. Лужа и Выпрейка – прим автора), т. е. передний край главной оборонительной полосы в особенности на своем левом участке...

Поворот р. Лужа от Юрьевское.... через Малоярославец до впадения в р. Протва имеет на значительном протяжении крутые берега, являющиеся естественными противотанковыми препятствиями, и р. Истья, на протяжении от Балабаново до впадения в р. Нара у Сухоносорова дают возможность организовать отсечные позиции, используя естественные препятствия на значительном протяжении.

Местность во всей оборонительной полосе пересеченная, во многих местах изрезана лощинами и оврагами, достаточно всхолмленная, в основном покрыта лесами, перелесками и кустарниками, имеет большое количество проселочных и лесных дорог, а также улучшенные дороги (большаки)...

Указанный характер местности, с одной стороны, облегчает организацию обороны и маскировку противотанковых препятствий и огневых точек, дает возможность укрытого расположения обороняющихся частей, резервов, тыловых частей и учреждений, скрытого подвоза из тыла всего необходимого фронту, но, с другой стороны, дает противнику возможность скрытого подхода и сосредоточения почти на всех участках.

Необходимо обратить внимание на исправление дорог в оборонительной полосе, которые в дождливое время становятся труднопроходимыми для транспорта.¹

4. Главная полоса обороны и оценка ее обороноспособности.

¹ Эти непроходимые октябрьские дороги неоднократно впоследствии упоминались и в немецких и в советских документах, были сняты в кинохронике на фотографиях.

А. Характеристика и оценка 1-го участка /правофлангового/ главной оборонительной полосы.

Избранный рубеж... с точки зрения его обороноспособности, особенно в противотанковом отношении делится на два, резко отличающихся участка:

– участок от Троицкое до Шувалово /протяженность около 17 км/ (не вошедший позже в Малоярославецкий УР – прим, авт.), где передний край почти не имеет естественных противотанковых препятствий и ярко выраженного рубежа...;

– участок от Шувалово до Грядки /протяженность ок. 15 км/, где передний край проходит вдоль естественных противотанковых препятствий: от Шувалово до Афанасово по обрывам, прилегающим к долине р. Ксема, и от Афанасово до Грядки по обрывам, прилегающим к р. Лужа. При соответствующем инженерном усилении (эскарпы, контрэскарпы и противотанковые рвы) этот участок является совершенно недоступным для танков....

Танкоопасными направлениями на этом участке являются Павлищево, Рагозино, Дылдино² и Шувалово. На остальном протяжении естественные противотанковые препятствия, усиленные искусственными сооружениями, делают передний край танконедоступным...

Б. Краткая характеристика и оценка.

Передний край этого участка проходит по р. Лужа, от Константиново на юг до Ильинское, по р. Выпрейка, до М. Шубинка, далее сворачивает через Подсосино, отм. 186,6 и 194,1 и на западные скаты выс. 175, 4 у Касилово.

Командование местности переменное – частично на нашей стороне, частично у противника. На участке /иск. выс. 196, 6/ выс. 191, 0 нет фактически выраженного переднего края, т. к. он проходит по лесам...

Применение танков противника возможно почти по всему фронту...

Особо опасными направлениями нужно считать:

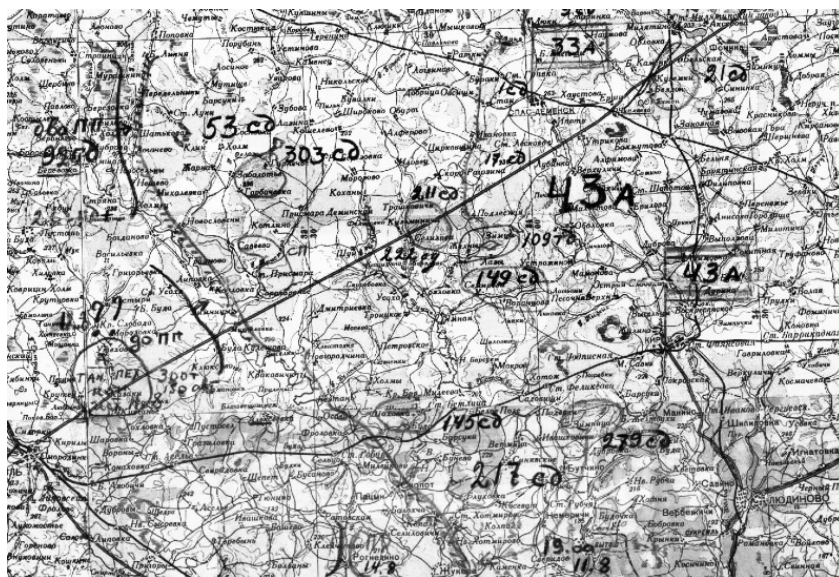
- 1). между Остреево и Лукьяново;
- 2). вдоль шоссе на Ильинское;
- 3). Мал. Шубинка Бол. Шубинка;³
- 4). на Машкино;
- 5). на Бутырки;
- 6). по ложине Касилово.

Участок между выс. 196, 6 и выс. 191, 0 менее танкоопасен по сравнению с другими.

Участок имеет достаточное количество удобных огневых позиций для дивизионной артиллерии и наблюдательных пунктов, но в некоторых местах их необходимо выносить либо на передний край, либо устраивать вышки в лесу...».

² Именно здесь и прошли передовые немецкие части на северном участке Малоярославецкого боевого участка 11–12 октября 1941 г.

³ Здесь 13–14 октября 1941 г. прорвалась немецкая 19 тд на центральном участке Малоярославецкого боевого участка.



Положение частей Красной Армии в августе 1941 года в районе Варшавского шоссе.

Многие положения этой записки впоследствии, в октябре 1941 г., подтвердились достаточно точно фактическими боевыми действиями, причем настолько точно, что создается впечатление, что с этим документом хорошо ознакомилось не только командование МВО, но и немецкое командование... Хотя, не исключено, что регулярно проводимая аэрофотосъемка нашей территории вдоль МЛО и работа наземной разведки, дали руководству противника сведения, позволившие сделать самостоятельно те же выводы.

На основе этой пояснительной записки был составлен план строительства. Для его исполнения требовалось много рабочей силы, т. к. земляные работы в то время велись вручную.

Военно-полевое строительство оборонительных рубежей МЛО было развернуто на базе научно-исследовательского военно – инженерного института ГВИУ КА. Активную помощь военным инженерам оказали инженеры из Мосэнерго. На рубеже протяженностью 140 км строились 35 трансформаторных подстанций, создавались электроминные управляемые и неуправляемые поля, выполнялась электризация почвы, сооружение сухопутных и водных препятствий. Строительство первой очереди пояса электрозаграждений было завершено к 25 сентября 1941 г.

Изначально решениями ГКО, Ставки ВГК, к сожалению, не были предусмотрены руководящие органы строительства Можайской линии обороны, а так же не указаны источники получения строительных материалов и необходимой техники. Это значительно замедлило ход строительства. Военным советом МВО была сформирована оперативная группа во главе с генералом А. И. Кудряшовым, который, по словам члена Военного совета МВО генерала К. Ф. Телегина, «...отсутствие необходимых для руководства таким строительством инженерных знаний компенсировал неиссякаемой энергией, умением подобрать инициативных и грамотных специалистов-фортификаторов и организовать их работу. Его человеческие качества – общительность и доступность – помогали успешно решать самые сложные задачи». Главным инженером оперативной группы был назначен крупный специалист-фортификатор из Военно-инженерной академии бригадный инженер А. И. Пангксен.

В середине июля 1941 г. Военный совет МВО обратился к наркому обороны с просьбой разрешить вывести только что сформированные московские дивизии народного ополчения (ДНО) на МЛО. Предполагалось, что ополченцы одновременно с боевой подготовкой будут активно строить и осваивать оборонительные рубежи. 18 июля московские ДНО были выведены на главную полосу МЛО. В 12 дивизиях насчитывалось около 90 тыс. человек. 22 июля

32-я, 33-я армии, включившие в себя московские ДНО, приступили к строительству МЛО на всем ее протяжении и вели его до 12 августа.

Был установлен 15-часовой рабочий день, из них 6—10 часов отводилось на оборонительное строительство, а оставшееся время – на боевую подготовку. На участке 37-го Малоярославецкого УР к строительству оборонительных рубежей в районе д. Тишнево Боровского района приступили бойцы 4-й ДНО Куйбышевского района г. Москвы, впоследствии – 110-й стрелковой дивизии (сд). Этот участок в момент подхода немецких частей 12–13 октября обороняли подразделения именно этой – 110-й сд и соседней 113-й сд (бывшей 5-й ДНО). Строительство по линии Подсосино, Ильинское, Лукьяново, Константиново вели ополченцы 17-й ДНО Москворецкого района г. Москвы, впоследствии – 17-й сд. Именно на этом рубеже с 11 по 18 октября будет держать оборону сводный отряд Подольских курсантов и части 43-й армии.



Новохатский Иван Кириллович, в 1941 г. – помощник командира взвода 17 сд.

31 июля 33-я армия, в составе 9-й, 5-й, 1-й, 17-й и 21-й ДНО, 876-го и 878-го арtpолков, получила приказ сосредоточиться в районе Спас-Деменска. К исходу 2 августа армия заняла рубеж Бураки, Подлесное – тыловой район Ржевско-Вяземской линии обороны. В фонде И. С. Стрельбицкого в ЦГАМО есть воспоминания 17-летнего ополченца 17-й сд Ивана Кирилловича Новохатского о том, как они строили линии обороны от Малоярославца до Спас-Демен-

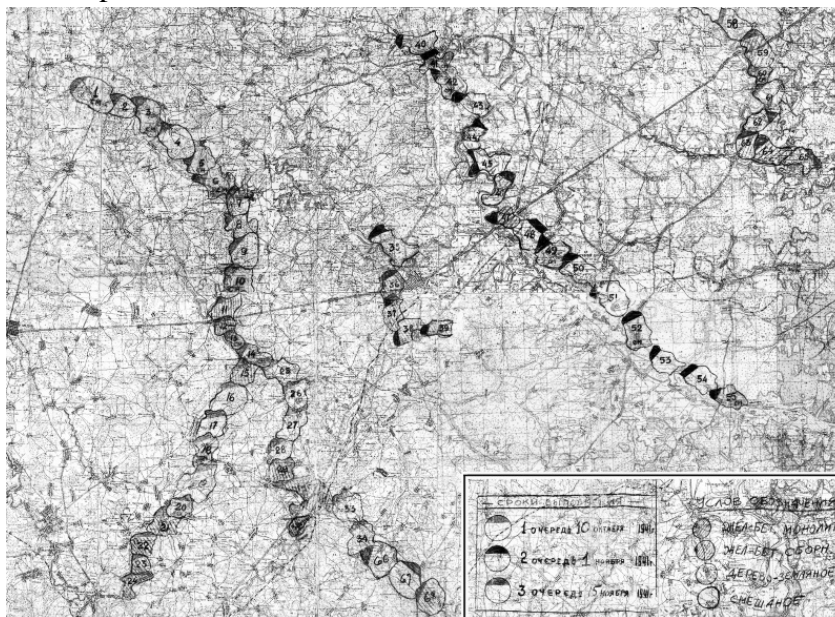
ска, где в начале октября 1941 г. этой дивизии пришлось принять свой первый бой. Он отмечал, что в ходе этих работ ни разу не встречал военного инженера:

«...6 июля я принял присягу, вступая в Народное ополчение 33 армии, 17 Москворецкой дивизии в качестве помкомвзвода на оборонительных работах.

Командир взвода лейтенант Маргарьян, старшина пулеметной роты – Кононов Дмитрий, москвич, рабочий 301-го завода. Вначале мы сооружали ДОТы и ДЗОТы, противотанковые окопы и сооружения возле Ильинского... Днем работу было почти невозможно вести из-за «Мессеров». Поначалу прятались в лесах, когда уже были обстреляны не один десяток раз, ложились на землю и вели ураганный огонь из винтовок и пулеметов «Кольт», которыми нас снабдили поначалу, это отличнейшие безотказные пулеметы и они нас выручали до «Максимов».

День за днем... дети 17–18 лет, превратившись в воинов-саперов, продвигались по направлению Малоярославца, Юхнова, Спас-Деменска оставляя хотя и не полноценные сооружения, но надежные ДОТы и ДЗОТы, ибо я ни разу не видел инженера. Придет тов. Маргарьян, укажет мне точку на карте, задание – что сооружать... В сутки взвод сооружал по 2–3 ДЗОТа с сообщениями, нося на своих плечах бревна под огнем «Мессеров» (тогда мы их называли стервятниками, черными удавами).

Так мы дошли до д. Пузачевки Спас-Деменского района. Вблизи д. Пузачевой, с левой стороны Варшавского шоссе шел большак на Любань. Вот мы и получили задание за одну ночь соорудить оборону, т. е. построить четыре пулеметные ДОТа, траншеи в рост человека с накатом, укрытие для имущества и лошадей. На этот период каждое отделение имело «Максим» – тачанка с комплектом боеприпасов, т. е. 15–20 коробок. К отделению были приданы истребки с противотанковыми гранатами, зажигалками.



Фрагмент плана строительства Малоярославецкого участка Можайской линии обороны на 23.08.41 г. (ЦАМО РФ).

К рассвету все было готово. Как и на всех сооружениях, даже обложили дерном, ветками и кустарником. Я помню, возле Медынки (в Спас-Деменском районе реки Медынка нет. – Прим. авторов) вблизи моста нами был построен ДОТ, и так был замаскирован, что приехавший представитель из главка, вначале и не заметил громадину в несколько этажей накатных бревен. [За это] впервые я имел благодарность в 1941 г. Почему-то орденов и медалей тогда не давали. Такие сооружения были и под Пузачевкой».

8 августа Генеральный штаб, проверив строительство линии обороны и, выявив недостатки, предложил штабу МВО и Главному военно-инженерному управлению ускорить работы на рубежах и в укреплениях.

Выяснилось, что направления Людиново – Калуга – Москва и Орел – Тула – Москва рубежами не перекрываются. Поэтому 15 августа Военный совет МВО ходатайствовал перед Государственным комитетом обороны (ГКО) о продлении левого фланга Можайского рубежа до шоссе Москва – Тула. ГКО утвердил данное предложение. Так был образован Калужский сектор – 38 УР.

С 10 по 25 августа были развернуты три армейских управления военно-полевых строительных (АУВПС): Можайский УР строило АУВПС-20, Малоярославецкий – АУВПС-21, Волоколамский – АУВПС-22. Оборудование Калужского УРа началось позже других, только во второй половине сентября здесь было сформировано АУВПС-24. Пополнение этих строительных кадрами происходило за счет офицеров запаса, призванных из Союза архитекторов, проектных институтов и прошедших пятидневную подготовку при Военно-инженерной академии.

Комендант 37-го УР полковник Смирнов⁴ в своем отчете о боевых действиях отмечал недостатки в проектировании и организации строительных работ, что в итоге привело к снижению боеспособности построенного рубежа обороны:

«...К приезду коменданта УР полковника Смирнова в районе работала рекогносцировочная группа из состава военных академий под руководством генерал-майора Максимова. Работа их была организована неверно, на местности не оставалось никаких следов. После доклада генерал-майору Кудряшову об их работе, работа рекогносцировщиков была перестроена, руководителем был назначен генерал-майор Ширмахер. Работа пошла верно, но медленно...

В ходе строительства обнаружилось много неверностей, а именно: стремление вытащить сооружения на передний край, к противотанковому рву, ближе 50–30 метров, близко огневые точки одна от другой (ближе 100 м), много фронтального огня и мало флангового и косопрямельного. Местами не был протрассирован колями противотанковый ров. Из-за этого в ходе работы часть уже сделанного приходилось бросать, проводить дополнительную рекогносцировку и излишнюю работу».

После убития московских ополченцев, основные работы по строительству Ржевско-Вяземского рубежа и Можайской линии обороны стали выполнять рабочие батальоны, московские строители и мобилизованное население Подмосковья. С середины августа до начала октября число работавших выросло с 60 до 160 тыс. человек.

Работы первой очереди на главной оборонительной позиции протяженностью 330 км, на ее разных участках, планировалось закончить к 10–25 октября. Все оборонительные работы на МЛ О планировалось закончить к 15–25 ноября 1941 года. Однако темп строительства МЛО повысился только в начале октября, когда немцы прорвали Ржевско-Вяземскую линию обороны.

В итоге, когда 12–13 октября немецкие войска подошли вплотную к Ильинскому участку на Варшавском шоссе, он был готов на 85 %. И это был наиболее достроенный участок из всей МЛО.

⁴ В разных источниках имя и отчество коменданта 37-го УР указано по-разному: от Александра Максимовича, до краткого – Д.А. Поэтому, будем называть его просто полковник Смирнов, он был комендантом 37-го УР с 17 августа до 10 октября 1941 г. Не надо путать его с однофамильцем начальником ППУ генерал-майором Василием Андреевичем Смирновым, который никогда не был комендантом 37-го УР, но с 13 октября был назначен начальником его центрального боевого участка.

Формирование рабочей силы УР-37

Член Военного Совета МВО К. Ф. Телегин так оценивал положения дел на строительстве линии:

«Работа за короткий срок была проделана поистине огромная, но все, же оставалась далекой от завершения. Строителей рубежей обвинять было не в чем – они трудились на пределе человеческих сил, до кровавых мозолей, недосыпая и недоедая. Никто не роптал, не пытался отлынивать от дела, труд на оборонительных объектах столицы равнялся выполнению боевой задачи».

К сожалению, на деле было не так радужно.

Процесс строительства МЛО был изложен в отчете «Краткое описание строительства и обороны УР 37», составленном комендантом этого участка – полковником Смирновым не позже апреля 1942 г. К сожалению, в нем некоторые даты указаны не совсем точно, поэтому ниже они приводятся в соответствии с датами, подтверждаемыми другими советскими и немецкими документами ЦАМО РФ:

«1. Управление УР 37 начало формироваться с 10.08.41. Место дислокации: Малоярославец, комендант УР – полковник Смирнов, военком УР – 1-й секретарь райкома партии Денисов, начальник ВПС-21 до 10 сентября – военный инженер 1-го ранга Назаров, а потом военный инженер 3-го ранга Никулов.

2. Инженерно технический состав прибывал из запаса, в основном г. Москва, никогда в армии не служили и не имели понятия об оборонных сооружениях. Из всего состава было только 3 человека кадровых военных инженеров.

3. Строительные и рабочие батальоны формировались за счет людей, эвакуированных из западных областей и центральных областей, которые не могли быть взяты в армию по возрастному положению, по состоянию здоровья и по политическим соображениям не могли быть допущены к оружию (в том числе и немцы разных областей)...

Командный состав стройбатальонов и рабочих батальонов тоже был из запаса, люди, которые ушли в запас в разное время, но по своей подготовке люди были очень отсталые в военных вопросах и большинство были не строевые, т. е. инженерно-технический состав, политсостав и прочий начальствующий состав. Люди приходили раздетые, оборванные и вшивые.

4. Для обеспечения хода строительства и поднятию подготовки кадров ВПС-21 и рабочих батальонов были организованы занятия, а ответственность за правильность строительства, выполнение в срок планов и обеспечения рабочей силой было возложено не только на инженерно технический состав, но и на комначсостав батальона.

5. В конце августа из Москвы прибыли Московские батальоны от районов, сформированные по решению МК, а для бетонных работ был прислан батальон 15 треста...

Особенно в плохом состоянии прислан батальон 15 стройтреста, технику не привезли, транспорта не было, кухни нет, нет кружек, ложек, мисок, а 33 рота этого треста была босая, во вшах. Инженерный состав не был мобилизован на быстрое строительство.

Настроены были по-мирному, долго раскачивались, планировали. Отсутствовала элементарная организованность в работе. Много приходилось тратить времени на бытовое устройство, поиски инструментов, неоднократно приходилось приезжать в Московский комитет к Соколову, особенно по вопросу 15 треста, который не мог никак в течение 20 дней приступить к работе, а когда приступил, то не выполнял график систематически.

6. Управление УР 37 формировалось медленно, не давали машин и комначсостав, и только в конце сентября оно было укомплектовано, и то, главным образом, незнакомыми с оборонными работами, большинство их которых было из запаса...

Ход работы.

1. Работали по 12 часов в сутки, 6 дней в неделю. Седьмой день – 6 часов учебы, 6 часов на коммунально-бытовые нужды... Позднее работали 6,5 дней.

Задача стояла – выводить на работу не менее 80 % списочного состава батальона, а под конец – до 90 %...

2. Трудности в работе:

А) плохая обеспеченность инструментом, особенно топорами, поперечными пилами, ломками, большими кирками; на месте купить было нечего, получить невозможно, имелись только лопаты, но очень плохого качества, часто ломались.

Б) недостаточно транспорта, только на 50 % плановой потребности, и то, только во второй половине сентября... Автотранспорт состоял из 1,5 т машин, а для перевозки колпаков нужно было ЗИС-5... Автотранспорт работал при двух сменах шоферов в сутки, от 250 до 300 км...

В) личный состав – много хронических больных, которые никак не могли выполнить нормы работы. А часть молодых, политически неблагонадежных, особенно немцы, плохо относились к работе, было массовое дезертирство.

Г) слабо подготовленные кадры иногда строили неверно, безынициативно, с боязнью ответственности... Допускались переделки, затрата лишней рабочей силы, непродуманная организация труда.

Д) материально-бытовое снабжение было бесперебойным (кроме махорки) и хорошее по качеству, до перехода на питание за плату, когда норма была снижена. Большая физическая работа требовала лучшего питания, поэтому было недовольство.



Строительство рубежей обороны под Москвой. Фото Д. Балтерманца.

Обмундирование отпускали старое и даже не починенное, и то обеспеченность была не более 70 %. В сентябре сырая погода и осенние холода повысили количество больных, много было босых, были вынуждены одевать в лапти, которые плелись в частях. Рукавиц не было. Размещались люди в землянках, шалашах, сараях, часть – в домах колхозников. В сентябре размещенным в землянках, шалашах, сараях было холодно.

Е) совершенно отсутствовало оружие, необходимое для обучения и для охраны...

Ж) отсутствие кадрового военного комиссара УР-37, а замена его секретарем райкома местным не обеспечивало руководства, т. к. он больше занимался своими районными делами – уборкой урожая...

Не было организованного юридического обслуживания, были лодыри-симулянты и дезертиры, а оформить юридически было некому, районная прокуратура не брала... даже до последних дней сентября не было уполномоченных ОО НКВД.

3. Несмотря на вышеперечисленные трудности, личный состав работал хорошо и план строительства, в основном, закончил. Перед всем передним краем был вырыт противотанковый ров, эскарпы и контрэскарпы, большинство запланированных ДОТов было построено. ДЗОТы запланированные [построили] почти все, только часть не успели достроить на левом фланге в районе Полотняный Завод – Машково, т. к. здесь три раза проходила замена переднего края с рубежа на рубеж, но и этот рубеж имел необходимые огневые точки в виде копаков разборной конструкции и полевые окопы.



Екатерина Фаустовна Байдачная, родилась в д. Мурзино Малоярославецкого района (фото 1942 и 2014 гг.).

На главных направлениях было построено проволочное заграждение. Коля были заготовлены на весь УР, но не было колючей проволоки. Поставлены минные поля. Все дороги перед передним краем были приведены в негодность, сделаны воронки, завалы, расставлены противотанковые ежи и взорваны мосты. Последние дни работы, особенно с 10 по 12 октября работали под огнем противника... по обеспечению левого фланга и на стыке с соседом слева (в районе Детчино, Полотняный Завод).

Лучше всех работали 2, 3, 4, 5 и 34 рабочие батальоны...».

В сборнике «Вехи Памяти» (Обнинск – Боровск, 2015) опубликованы воспоминания жительницы д. Мурзино Малоярославецкого района – Екатерины Фаустовны Байдачной, записанные в 2014 г.:

«Я родилась в деревне Мурзино Малоярославецкого района. Когда началась война, мне было 15 лет. Нас только выпустили из школы по окончании семи классов... Вместе с другими ребятами меня отправили под деревню Юрьевское. Там мы готовили грунтовый аэродром. Днём нас бомбили немцы. Они чувствовали себя господами...»

Работы иногда велись под бомбежкой, приходилось наблюдать и воздушные бои. Она достаточно подробно описала применяемую в 1941 г. технологию рытья противотанкового рва и создания лесных завалов – засек:

«... Каждое утро молодёжь из деревень отправляли на работы по строительству оборонительных укреплений на Ильинском рубеже в районе деревни Подсосино. Там был небольшой природный овраг в десяти метрах от края леса. Мы должны были сделать из него противотанковый ров. До Варшавского шоссе – метров четырёста. Но уже с такого расстояния на шоссе были видны противотанковые ежи.

Копали ров вглубь и вширь. Мальчишки верёвками поднимали со дна рва ведра с грунтом, которые внизу наполняли женщины и девочки. Потом мы делали выступы на склоне, перекидывали землю «с лопаты на лопату». Копали своими лопатами. Вёдра выдавали на месте. Среди нас не было взрослых мужчин и военных – все они ушли на фронт. По тем временам мужчинами считались пятнадцатилетние ребята. Они рубили деревья на уровне человеческого роста, упавший ствол оставляли тут же. Таким образом создавался лесной завал – непроходимая полоса для вражеской техники.

До места работы путь был неблизкий. Каждое утро мы ходили пешком около 12–13 километров мимо деревень Максимовка, Татарское, Рубцово, Подполково. Возвращались домой поздно ночью, сильно уставшие. Ходили босиком, чтобы сберечь единственную обувь. Когда видели, как на фронт летят наши самолёты, старались вслед им пожелать удачи. Радио у нас не было. Последние новости узнавали из Малоярославецкой газеты «Искра».

Один раз мы стали свидетелями воздушного боя. Советский лётчик сбил два немецких «мессера». И сам был сбит. Мы подбежали его вытаскивать. Увидели, что голова у него была перевязана. Сам, видимо, перевязался. Но он уже был мёртв. Похоронили его на краю деревни Мурзино...».

Большую помощь в строительстве линии обороны оказывал Московский городской комитет партии (секретарь – Г. М. Попов) и Моссовет (председатель – В.П. Пронин). С их помощью на нескольких московских железобетонных заводах было налажено производство сборных ДОТов, мобилизовано 1300 автомашин. На участке 37-го УР несколько больших бетонных ДОТов были изготовлены на Подольском цементном заводе, более мелкие ДОТы и бетонные пулеметные колпаки изготавливались в Детчино или прямо на месте. К моменту подхода немцев к Детчинскому участку (10 октября) завершить строительство УР-37 не удалось.

Таблица. Готовность инженерных сооружений Малоярославецкого УР началу боев.

Сооружения	Намечено	Выполнено	% выполнения
ДОТы	178	108	60
ДЗОТы	270	213	80
Противотанковые рвы, км	44	83	190
Эскарпы, км	60	29	48

В первой декаде октября 1941 г. готовность сооружений всех четырех укрепрайонов составила около половины от запланированной. Малоярославецкий укрепрайон, протяженностью 52 км, оказался наиболее готовым (до 85 %), остальные УР были достроены в меньшей степени, а соседний УР-38 (Калужский) был готов лишь на 5 %, так как его оборудование началось позже других.

В книге Б. М. Шапошникова «Разгром немцев под Москвой» подробно и точно описан процесс строительства МЛО и дана оценка ее готовности:

«...К началу боев главная оборонительная позиция полностью не была готова, а план не был выполнен. Совсем не был подготовлен Калужский укрепленный район. Средства связи в укрепленных районах и в частях Можайской линии обороны не обеспечивали управления войсками на широком фронте...

Протяженность же фронта Можайской линии обороны (считая от южного берега Московского моря до Полотняного Завода) доходила до 220 км (из запланированных 330 км – *Прим. авторов*)... оперативная плотность войск составляла в среднем 1 батальон на 5 км; тактическая плотность обороны была еще ниже. Вследствие этого линия обороны была прерывчатой, без глубины.

...Не было войск на территории намечавшегося Калужского укрепленного района. При такой обороне было чрезвычайно трудно сдерживать наступление противника, тем более что войска Западного и Резервного фронтов не успели занять оборонительные позиции (за исключением Волоколамского боевого участка)».

5 октября, после прорыва наступавшими войсками противника Ржевско-Вяземского рубежа и закрытия Вяземского и Брянского котлов, ГКО принял решение – назначить главным рубежом сопротивления от Волоколамска до Калуги МЛО. Темпы строительства ускорились, но достроить полностью укрепления 37-го УР так и не удалось.

Оперативная группа НКВД в количестве 58 человек под руководством капитана госбезопасности Виноградова, высланная 5 октября для установления причин создавшейся паники в районе Юхнова, наведения порядка и ознакомления с состоянием укрепрайона, в отчете народному комиссару внутренних дел СССР Л.П. Берия отметила недостатки в руководстве строительством:

«Спецсообщение о состоянии частей Малоярославецкого укрепрайона.

...В строительстве УР 1-й и 2-й линии обороны района Малоярославца имеются серьезные недостатки... За время строительства... никто из командования на месте не был. Выделенный член Военного совета по строительству МВО Ильин, находящийся при штабе УР, бездействует, строительством не интересуется, на участок не выезжает, отсиживаясь в штабе...

... В первой линии обороны имеются пулемётные ДОТы, не занятые войсками, в т. ч. ДОТы, построенные по системе круговой обороны, направленные амбразурами в сторону наших войск...

...Анализируя схему построения укрепленного района, обнаруживается, что на левом и, особенно, на правом флангах, в направлении Боровска образовались слабо прикрытые полосы, дающие противнику возможность прорыва».

Положение усугублял недостаток войск на рубежах обороны. Военнослужащие, выходявшие из окружения на участке 37-го УР, задерживались и направлялись на формирование новых частей. С 9 по 12 октября работники управления строительства укрепленных рубежей Генштаба проверили занятие войсками уже построенных огневых сооружений Можайской линии обороны. При проверке выяснилось, что около половины сооружений войсками не были заняты, открытыми оставались фланги Волоколамского и Можайского УРов. Всего оставались не занятыми войсками около 60 км из 220 км рубежей МЛО.

Несмотря на все эти недостатки, немецкое командование высоко оценило умение советского командования быстро мобилизовать свои силы и построить крепкую линию обороны. В докладе немецкой разведки генеральному штабу сухопутных войск 1 декабря 1941 г. говорилось:

«К числу неожиданных качеств, продемонстрированных командирами Красной Армии в первые месяцы войны, можно отнести их организаторские способности в области снабжения, формирования и восстановления частей и быстрого создания оборонительных линий в тыловых районах с массовым привлечением к этой работе гражданского населения».

В выпущенной германским командованием в конце октября 1941 г. «Оценке русского руководства, тактики и боеспособности войск» отмечалось:

«...Русская армия, несмотря на потери в оборонительных боях, быстро создавала и занимала новые линии сопротивления и тем самым в значительной степени задержала планомерное проведение операций».

В других немецких документах участки МЛО также неоднократно назывались неприступными.

Первая фаза немецкой операции «Тайфун», направленной на взятие Москвы, началась в первых числах октября 1941 г. с прорыва первой, Ржевско-Вяземской линии обороны, и закончилась только с окончательным закрытием Вяземского котла.

Глава 2

Формирование южного обвода Вяземского котла с 2 по 6 октября 1941 года

Разведотдел штаба Западного фронта получил сведения о планируемом начале операции «Тайфун» в последнюю неделю сентября 1941 г., от взятого в плен летчика «Мессершмитта-109», русского происхождения, оберфельдфебеля Александра Павловича Мудина. По его сведениям, немецкое командование объявило всему офицерскому и летному составу, что 1 октября 1941 г. начнется большое наступление германских танковых и моторизованных сил на Москву в полосе Смоленск – Рославль, через Вязьму. Для этого на фронте планировалось сконцентрировать до ста немецких дивизий и до одной тысячи танков. Военнопленный утверждал, что 22 сентября он лично видел вдоль дороги Смоленск – Рославль до 500 открыто стоящих танков и большое перемещение войск по дорогам в этом районе на автомашинах. Большие силы концентрировались на северном и южном флангах центрального направления. Операцией должны были руководить командующий сухопутными силами Германии генерал-фельдмаршал Кейтель и командующий ВВС генерал-фельдмаршал Геринг.

Начальник разведотдела штаба Западного фронта, полковник Корнеев, усомнился в указанной численности техники, но, как выяснилось позже, более неправдоподобной оказалась численность пехотных дивизий. Эта информация, с грифом «весьма срочно», была передана телеграфом начальнику разведуправления Генштаба РККА, с просьбой разослать это сообщение соседям справа и слева, т. е. в штабы Северо-Западного и Брянского фронтов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.