

# МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕРЛИНСКОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (1-Й БЕЛОРУССКИЙ ФРОНТ)

Сергей Иванович Филоненко<sup>1</sup>, Татьяна Владимировна Филоненко<sup>2</sup>

*Воронежский государственный педагогический университет<sup>1,2</sup>  
Воронеж, Россия*

<sup>1</sup>Доктор исторических наук, профессор, ректор,  
тел.: +7 (473) 254 56 43, e-mail: rectorat@vspsu.ac.ru

<sup>2</sup>Доктор исторических наук, профессор кафедры истории России  
тел.: +7 (473) 255 06 67, e-mail: Filonenkotv@gmail.ru

**Аннотация.** Статья посвящена историческому исследованию организации управления тыла 1-го Белорусского фронта, материального обеспечения его участия в Берлинской стратегической наступательной операции Красной армии (апрель – май 1945 г.). Изучены вопросы, связанные с организацией подвоза войскам боеприпасов, топлива и материальной части, строительством мостов через р. Одер в подготовительный период и дорожным обеспечением войск во время штурма Берлина, медико-санитарным обеспечением операции, работой трофейной службы и проведением силами войск фронта весенней посевной кампании на территории восточнее р. Одер. Установлено, что служба тыла 1-го Белорусского фронта в период подготовки и проведения Берлинской стратегической наступательной операции с честью справилась со стоявшими перед ней сложными задачами по материальному обеспечению войск.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Берлинская стратегическая наступательная операция, материальное обеспечение.

**Для цитирования:** Филоненко С. И., Филоненко Т. В. Материальное обеспечение Берлинской стратегической наступательной операции (1-й Белорусский фронт) // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2020. № 4. С. 164–168. DOI 10.47438/2309-7078\_2020\_4\_164.

## Введение

*1-й Белорусский фронт в Берлинской стратегической наступательной операции*

Берлинская стратегическая наступательная операция 1-го Белорусского фронта под командованием маршала Г.К. Жукова, проведенная в течение 16.4 – 8.5.1945 гг. во взаимодействии с 1-м Украинским (маршал И.С. Конев) и 2-м Белорусским (маршал К.К. Рокоссовский), имела своим результатом разгром главной группировки противника, объединение с войсками союзников на р. Эльба и овладение столицей Третьего Рейха, что сделало неизбежной его полную и безоговорочную капитуляцию. Это было одно из величайших сражений Второй мировой войны: в противоборство вступили с обеих сторон до 3,5 млн солдат и офицеров, 7,8 тыс. танков и САУ, 52 тыс. орудий и минометов, 10,8 тыс. самолетов [1, с. 388]. Только в состав 1-го Белорусского фронта входили восемь общевойсковых армий, в том числе две ударных и одна гвардейская, две гвардейских танковых армии, одна воздушная армия, а также многочисленные соединения и части непосредственного подчинения. К началу операции на 1-м БФ были сосредоточены 77 стрелковых дивизий, 3155 танков и СУ, 16 628 орудий и минометов, 1531 реактивных установок [2, с. 300]. Согласно директиве Ставки № 11059 от 2.4.1945 г. на участке прорыва требовалось сосредоточить плотность артиллерии не менее 250 стволов калибром от 76 мм и выше на один километр фронта [3, с. 66]. Это требование было выполнено – на направлениях главного удара плотность артиллерии составляла

272 ствола, а на отдельных участках – 286 стволов на километр фронта. Только в первый день наступления предполагалось выпустить по обороне противника 1 147 659 снарядов и мин и 49 940 РС – 2382 вагона боеприпасов; вес одного боекомплекта артиллерии фронта превышал 43 000 т [4, с. 254–255].

## Результаты

*Подвоз войскам материальных средств по железной дороге*

Обеспечение доставки такого количества грузов (это не считая транспортировки пополнения, техники, продовольствия, вещевого довольствия и т.д.) для управления тыла 1-го БФ, начальником которого был генерал-лейтенант Н.А. Антипенко, представляло сложную задачу. Управление начало готовиться к материальному обеспечению предстоящей наступательной операции уже с 25.3.1945 г., когда был издан приказ № 003, определявший базирование фронта и армий, тыловые разграничительные линии, новую дислокацию тыловых частей и учреждений, сроки их развертывания, порядок эвакуации раненых и больных, ветеринарное и дорожное обеспечение операции. Подготовка носила напряженный характер, так как имевшееся в распоряжении время ограничивалось 22 сутками (для сравнения: подготовка Бобруйской операции 24–29.6.1944 г. длилась 76 суток, Варшавско-Познанской операции 14.1 – 3.2.1945 г. – 57 суток). За это время нужно было создать запасы материальных средств в таком размере, чтобы они обеспечивали операцию на всю ее глубину. Происходившие в период подготовки к наступлению бои войск фронта за удержания и расширение плацдар-

мов на западном берегу р. Одер были связаны с большим расходом боеприпасов и ГСМ. За время с 25 марта по 15 апреля расход составил: боеприпасов – 0,3 боекомплекта, т.е. 737 вагонов; авиабензина – 3,59 заправки, автобензина – 3,41 заправки, дизтоплива – 1,31 заправки. Необходимо было восполнить большой текущий расход и одновременно накапливать запасы на предстоящую операцию.

Помимо подвоза войскам материальных средств, поступающих из центра, требовалось вывезти оставленные во время Варшавско-Познанской операции армейские и войсковые запасы из глубинных пунктов. Только на плацдармах на западном берегу Вислы после прорыва обороны противника войсками было оставлено до 560 вагонов боеприпасов, которые они не могли перебросить своим транспортом. Кроме того, запасы дивизий и армий были рассредоточены по всей полосе наступления от Вислы до Одера; их нужно было собрать и подвезти войскам. Тыловые службы справились с этими задачами и к началу Берлинской операции были созданы необходимые запасы материальных средств в размере: боеприпасов – 2,7 боекомплекта; горючего: авиабензина – 8,7 заправки, автобензина – 5,8, дизтоплива – 5,5; продовольствия – 70 суткодач. Фактический расход за время наступления войск 1-го БФ составил: боеприпасов – 2,05 боекомплекта, авиабензина – 7,12 заправки, автобензина – 5,0, дизтоплива – 2,6; таким образом, созданный запас материальных средств полностью обеспечил операцию на всю ее глубину [4, с. 248-249; 5, л. 462, 466-468].

Ограниченность срока подготовки операции побудила командование тыла принять решение сосредоточить прием всех боеприпасов, прибывающих по железной дороге с территории СССР, на одном передовом фронтовом складе, а с него подвозить боеприпасы фронтовым, армейским и даже частично войсковым транспортом на дивизионные склады, зачастую прямо на огневые позиции, минуя армейские склады. Дело в том, что созданного к началу операции запаса боеприпасов было достаточно для периода прорыва вражеской обороны, но впереди были другие укрепленные рубежи противника и предстоял штурм Берлина – огромного города, подготовленного к длительной обороне и располагавшего большим гарнизоном, что также было сопряжено с большим расходом боеприпасов. Могло создаться тяжелое положение с обеспечением войск боеприпасами во время штурма Берлина, чтобы заранее избежать этого, и было принято решение организовать передовую артиллерийскую базу как можно ближе к линии фронта – на ст. Топпер, отстоявшей на 40 км от передовой.

На этой станции был развернут фронтовой передовой артиллерийский склад, который должен был принимать поступающие из Центра железнодорожные транспорты с боеприпасами, для чего потребовалось один путь западноевропейской колеи от ст. Познань до ст. Реппен пережить на союзную колею, построить специальные тупики союзной и западноевропейской колеи, построить подъездные пути, произвести расчистку леса под площади для боеприпасов. Это дало возможность принимать и разгружать до 300 вагонов с боеприпасами ежедневно; так, с 10 по 15 апреля прибыло и было разгружено 1050 вагонов с боеприпасами. Для подачи боеприпасов войскам было выделено до 3000 автомашин, а для разгрузочно-погрузочных работ – до 2500 рабочих. На складе была организована служба регулирования автотранспорта. Такое количество автома-

шин и рабочих обеспечило своевременный отвоз от железной дороги боеприпасов, погрузку на автомашины и подвоз войскам. С 10 апреля по 1 мая войска получили подвезенные автотранспортом 33 933 т, т.е. 0,77 боекомплекта (динамика по отчетным пятидневным периодам выглядела так: 10–15 апреля: 11 855 т, 0,27 б/к; 15–20 апреля: 9688 т, 0,22 б/к; 20–25 апреля: 8340 т, 0,19 б/к; 26 апреля – 1 мая: 4050 т, 0,09 б/к) [5, л. 471-472].

Транспортировка грузов по железной дороге зависела в первую очередь от состояния последней. Западноевропейская колея отличалась от союзной; кроме того, польские и германские железнодорожные сети по своему оборудованию и оснащению отличались друг от друга. К концу февраля 1945 г. направление Варшава – Познань – Франкфурт-на-Одере было пережито на союзную колею. Общая протяженность линий, на которые базировался 1-й БФ, достигала 5798 км; 3250 км из них пришлось восстанавливать, так как по приказам Гитлера от 19 марта и 7 апреля пути сообщения, которыми могли бы воспользоваться советские войска, подлежали уничтожению или должны были быть сильно повреждены [3, с. 256-257; 4, с. 247; 6, с. 372-376]. Прделанная работа и наличие густой сети железных дорог западнее меридиана Познань позволили выделить для каждой армии фронта отдельный железнодорожный участок. Для ускорения разгрузки поступающих транспортов было специально оборудовано шесть выгрузочных районов: Швибус – Топпер, Топпер – Реппен, Реппен – Кюстрин, Кюстрин – Нойдамм, Кюстрин – Ландсберг, Кюстрин – Бервальде. Для возможности свободного маневра грузами была восстановлена оперативно важная рокада Кюстрин – Реппен протяжением 25 км.

До начала операции в обеспечение нужд фронта по железной дороге было подвезено и выгружено: 334 поезда с оперативными эшелонами и пополнением; 228 поездов с боеприпасами; 84 поезда с ГСМ; 225 поездов с прочими грузами; итого – 871 поезд, 43 556 вагонов. После прорыва обороны противника и выхода войск к Берлину, несмотря на большие разрушения железнодорожного полотна морскими минами, была восстановлена железнодорожная коммуникация Кюстрин – Берлин. Первый транспорт в количестве 20 вагонов с боеприпасами для войск, штурмующих Берлин, был подан на ст. Лихтенберг 25 апреля. За короткое время восстановления железных дорог только на главном направлении была проделана большая работа: восстановлено путей – 623 км, восстановлен 21 малый мост общей длиной 269 м, 10 средних и больших мостов длиной 1211 м, выполнены земляные работы в объеме 56 400 кубометров [5, л. 473-474].

Благодаря усилиям тыловых служб в период подготовки и проведения Берлинской наступательной операции было обеспечено поступление материальных средств из Центра и внутрифронтовые перевозки. В течение подготовительного периода на ФРС (фронтовую распределительную станцию) из Центра поступило 4331 вагонов (71 461 т) боеприпасов, 2677 вагонов (34 069 т) горючего, всего 7008 вагонов (105 530 т). Внутрифронтовые перевозки железнодорожным и автотранспортом составили: 259 452 т боеприпасов, 29 722 т горючего, 63 926 т продовольствия, всего 353 100 т. За период проведения операции из Центра на ФРС поступило 4375 вагонов (72 187 т) боеприпасов, 2094 вагонов (33 917 т) горючего, всего 6469 вагонов (106 104 т). Внутрифронтовые перевозки железнодорожным и

автотранспортом составили: 232 274 т боеприпасов, 17 893 т горючего, 136 854 т продовольствия, всего 387 021 т. Таким образом, за оба периода из Центра поступило 13 477 вагонов (211 634 т), а объем внутрифронтных перевозок составил 740 121 т [5, л. 494].

#### *Дорожное обеспечение операции*

Дорожное обеспечение Берлинской операции характеризовалось выполнением двух главных задач: строительство мостов через р. Одер в подготовительный период и дорожное обеспечение войск во время штурма Берлина. Противник яростно цеплялся за р. Одер, являвшуюся последним водным рубежом его обороны на подступах к Берлину, поэтому он всеми силами стремился воспрепятствовать строительству мостов через Одер [2, с. 300-301; 4, с. 251; 6, с. 376-378; 7, с. 733; 8, с. 424]. Некоторые мосты в период подготовки к наступлению артиллерийским огнем и авиацией противника разрушались до двенадцати раз. Для разрушения мостов и поражения живой силы, работающей на строительстве мостов, противник впервые применил самолеты-снаряды, обладавшие большой разрушительной силой и выводившие из строя 3-4 пролета моста одним попаданием. Имевшаяся в районах строительства мостов довольно мощная противовоздушная оборона оказалась малоэффективной против самолетов-снарядов. Дорожно-мостовые части несли большие потери в людском составе и технике: только за 10 дней на строительстве мостов у г. Герлиц было убито 75 и ранено 270 человек и затоплено 10 копров с понтонами.

Несмотря на противодействие противника, к началу наступления было построено 26 мостов общей длиной 15 071 погонных метров, из них 16 мостов общей длиной 7242 погонных метров силами дорожных частей; в период проведения операции было построено еще 4 моста. Постройка густой сети мостов оправдала себя, дав возможность как во время подготовки, так и в ходе наступления без задержки движения транспорта переключать его на другие мосты при выводе из строя противником одного или нескольких мостов. Этим облегчался ввод в прорыв танковых армий, которым были выделены особые мосты и отдельные дороги. Значение постройки мостов «с запасом» станет еще более очевидным, если учесть, что при прорыве обороны противника на р. Одер, помимо огромного количества войск, танков, артиллерии, автомашин с грузом, легковых автомашин, повозок, которые устремились на запад к Берлину, навстречу ринулось около миллиона репатриантов всех национальностей – пешком, на повозках, с тележками, при этом одновременно в тыл следовали тысячи автомашин порожняка и с ранеными. Всего за время подготовки и проведения операции по переправам прошло: автомашин – 1 671 188, в т.ч. 1 463 659 грузовых и 207 524 легковых; гужевого транспорта, в т.ч. конных упряжек артиллерии – 407 015; танков и тягачей тяжелой артиллерии – 48 691. За тот же период дорожные части 1-го БФ построили и восстановили 42 моста общей длиной 4550 погонных метров, расчистили и разминировали 565 км дорог, убрали с дорог и улиц городов 2500 единиц подбитой техники противника (танков, автомашин, тяжелых артиллерийских орудий).

Во время штурма Берлина дорожные части решали сложную задачу дорожного обеспечения боевых операций войск в условиях сильно укрепленного, подготовленного к обороне крупнейшего города

Германии, имевшего до 1000 км улиц в пределах своего железнодорожного кольца и 700 км улиц в пригородах Большого Берлина. В столице Рейха противником были сооружены на улицах мощные баррикады из глубоко врытых в землю высоких бревенчатых двойных частоколов с промежутком, заполненным камнем, металлоломом, землей. Такие заграждения на многих улицах устраивались в два ряда. Улицы были загромождены опрокинутыми трамваями и автобусами, почти на каждом шагу имелись глубокие воронки от бомб, очень много было проломов перекрытий метрополитена. Но самыми значительными загромождениями улиц являлись завалы целых кварталов разрушенными зданиями. Кроме того, противником было взорвано свыше 20 мостов через р. Шпрее и каналы центральной части города. Все это настолько изменило облик Берлина и затруднило не только проезд, но и пешеходное движение, что даже коренные столичные жители плохо ориентировались и не могли указать, где можно пройти или проехать.

Задача обеспечения движения войск, боевой техники и транспорта в городе во время его штурма была решена таким образом, что военные дорожники неотрывно следовали за войсками, ведущими уличный бой, зачастую непосредственно в составе штурмовых отрядов. Как только квартал освобождался от противника, дорожники немедленно расчищали улицу, на перекрестках выставляли посты регулирования и вывешивали указательные знаки. На некоторых перекрестках улиц, являвшихся центрами радиальных направлений, вывешивалось до 30 указателей. Нередко приходилось вступать в бой с остатками групп вражеских солдат, оставшихся после прохождения штурмовых отрядов. Очень часто очищенную с большим трудом, а иногда и с жертвами улицу снова заваливало обвалом горящего здания. Для обеспечения действий войск во время штурма дорожными частями было построено 16 мостов через р. Шпрее и каналы. Для ускорения продвижения войсковых частей, боевой техники и транспорта во время боев в Берлине дорожники были использованы как проводники, что имело большое значение для успеха штурма и обеспечило четкое и бесперебойное движение наступающих частей по улицам города. Кроме дорожного обеспечения войск, непосредственно штурмовавших Берлин, необходимо было также организовать движение транспорта, следующего к армиям, продвигающимся к р. Эльба. Для этой цели были устроены кольцевые объезды города, что дало возможность организовать подвоз с выгрузочных станций к армейским базам на грунте кратчайшим путем. Четкая служба дорожных частей в немалой степени способствовала успеху Берлинской операции [5, л. 475-478].

#### *Медико-санитарное обеспечение операции. Организация работы трофейной службы*

Немаловажной составной частью разгрома немецких войск являлось медико-санитарное обеспечение наступления. В основу организации и устройства санитарного тыла был положен расчет санитарных потерь, который, исходя из характера операции, предусматривал наибольший поток раненых во время прорыва обороны противника и штурма Берлина. Для этого армейские и фронтовые госпитали были в подготовительный период максимально разгружены. Это требовалось, потому что после проведения Варшавско-Познанской и Померанской операций в лечебных учреждениях находилось

большое число раненых и больных, которых насчитывалось: в армейских госпиталях – 45 318 чел., во фронтовых госпиталях – 68 883 чел. В течение подготовительного периода было эвакуировано: из армейских госпиталей в фронтовые – 32 608 чел., из фронтовых госпиталей в тыл – 82 303 чел., всего 114 911 чел. Армейские госпитальные базы второго эшелона были усилены 14-ю фронтовыми полевыми госпиталями. Часть армейских госпиталей была дислоцирована в районах МСБ для принятия на себя раненых во время прорыва обороны противника с тем, чтобы дать возможность войсковому звену санитарной службы следовать за войсками. Значительная часть армейских госпиталей находилась в свернутом состоянии и была выброшена в район Берлина во время его штурма. Такая организация санитарного тыла обеспечила бесперебойный прием 141 479 чел. раненых, которые поступили: 16–22 апреля, т.е. период прорыва вражеской обороны и наступления – 63 627 чел.; 22 апреля – 3 мая, т.е. период штурма Берлина – 64 198 чел., 3–9 мая, т.е. завершение операции – 14 654 чел. Наибольшие трудности во время уличных боев в Берлине испытывало низовое санитарное звено по отысканию раненых под грудями развалин и обломков зданий, мебели и других предметов. Для отыскания и сбора раненых создавались специальные команды для прочесывания из числа санитаров и специально выделенных для этой цели бойцов. Большую роль в отыскании раненых и вывозе их с поля боя сыграли санитарно-нартовое упряжки собак: так, только в 3-й ударной армии за период операции собаки отыскали и вывезли 4356 раненых [5, л. 478-480].

Свои задачи во время Берлинской операции решала трофейная служба. Опыт предшествующих операций показал, что к приему большого количества трофеев она не была подготовлена: если соответствующие подразделения справлялись с учетом трофейной боевой техники и вооружения, то учет и охрана захваченных войсками продовольствия, текстильных товаров, кожи, кожаных изделий и т.п. осуществлялись недостаточно четко, что было следствием плохой разведки и малого количества личного состава для охраны захваченных трофеев. Такое положение способствовало расхищению местным населением трофейного продовольствия и имущества. Исходя из этого опыта, тактика трофейных частей в Берлинской операции была изменена и перед ними была поставлена задача немедленно после захвата передовыми частями трофеев брать их на учет и организовывать охрану. С этой целью были созданы трофейные группы, которые следовали непосредственно за войсками на автомашинах, а в 8-й гв. армии, 1-й и 2-й гв. танковых армиях были посажены на танки вместе с десантниками. Как только захватывался населенный пункт, группы немедленно организовывали поиск-разведку трофейного имущества и обнаруженные трофеи тут же брались под охрану. Для организации учета или передачи трофейного имущества на плановое довольствие частей за трофейными группами следовали специально созданные офицерские группы. Благодаря такой организации трофейной службы в Берлинской операции удалось сохранить большое количество захваченных трофеев. Еще одной задачей, поставленной перед трофейной служ-

бой, являлось выявление, учет и охрана промышленных предприятий нацистской столицы. К дню капитуляции Берлина было учтено и взято под охрану 549 промышленных предприятий города. Наряду с этим трофейные части фронта и армий выполняли работу по очистке от взрывоопасных предметов железных, шоссе и грунтовых дорог [5, л. 482-483].

*Решение вопросов народно-хозяйственного значения*

Кроме своих непосредственных задач, тыловой службе 1-го БФ в апреле-мае 1945 г. пришлось взять на себя и решение ряда вопросов, имевших народно-хозяйственное значение.

Период подготовки и проведения Берлинской операции совпал с большой сельскохозяйственной работой войск фронта – весенней посевной кампанией на брошенных немецким населением землях восточнее р. Одер. Ранее войска 1-го БФ осуществляли посевы и уборку урожая для обеспечения нужд войск в хлебе и овощах, но такого огромного размаха посевную кампанию с отвлечением большого числа военнослужащих в условиях развивающегося наступления фронт осуществлял впервые. Для организации работ пришлось создать специальное сельскохозяйственное управление фронта во главе с полковником В.В. Бегутовым. Задачу посевной кампании 1945 г. Военный Совет фронта своим постановлением № 045 от 1 апреля 1945 г. определил так: «Учитывая необходимость обеспечения войск фронта продфуражем в 1945 году за счет местных ресурсов на германской территории, чрезвычайную усложненность этой задачи из-за недостатка местного немецкого населения, рабочего скота, а также невозможность опереться при этом на местные польские органы власти из-за отсутствия их на территории Бранденбургской и Померанской провинций, всю работу по организации и проведению сева должны взять на себя войска фронта и военные комендатуры». Этим постановлением с вовлечением в посевную большого числа личного состава Военный Совет фронта придал данной работе исключительно важное значение, и тыл с поставленной задачей справился. Сев начался 5 апреля и закончился 5 мая; за это время было засеяно 256 472 га, из них силами войск – 147 676 га. На посевной кампании было занято 18 126 военнослужащих, что в среднем составляло три дивизии. На посевной также было занято 8818 репатриантов и 15 196 чел. местного населения. На полях работало 195 тракторов и 21 790 лошадей [4, с. 258-259; 5, л. 486-487].

#### **Выводы**

Подводя итоги, можно заключить, что служба тыла 1-го Белорусского фронта в период подготовки и проведения Берлинской стратегической наступательной операции с честью справилась со стоявшими перед ней сложными задачами по материальному обеспечению, что в немалой степени способствовало успешному проведению операции, ознаменовавшей собой окончательную победу Красной армии в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

#### **Конфликт интересов**

Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

#### **Библиографический список**

1. Великая Отечественная война 1941–1945 годов : в 12 т. Т. 5. Победный финал. Завершающие операции Великой Отечественной войны в Европе. Война с Японией. М. : Кучково поле, 2013. 864 с.

2. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления : в 2 т. М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2002. Т. 2. 415 с.
3. Русский архив: Великая Отечественная. Т. 15 (4-5). Битва за Берлин (Красная армия в поверженной Германии). М. : Terra, 1995. 616 с.
4. Антипенко Н. А. На главном направлении (Воспоминания заместителя командующего фронтом). М. : Наука, 1967. 347 с.
5. Центральный архив Министерства обороны РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 804.
6. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М. : Наука, 1981. 480 с.
7. Типпельскирх К. История Второй мировой войны. М. : Иностранная литература, 1956. 607 с.
8. Исаев А. В. Берлин 45-го. Сражение в логове зверя. М. : Яуза, Эксмо, 2007. 720 с.

#### References

1. *Velikaya Otechestvennaya voina 1941–1945 godov : v 12 t. T. 5. Pobednyi final. Zaver-shayushchie operatsii Velikoi Otechestvennoi voiny v Evrope. Voyna s Yaponiei* [The Great Patriotic War of 1941-1945. Vol. 5. The victorious final. The final operations of the Great Patriotic War in Europe. War with Japan]. Moscow, Kuchkovo pole Publ., 2013. 864 p.
2. Zhukov G.K. *Vospominaniya i razmyshleniya : v 2 t. T. 2* [Memories and Reflections. Vol. 2]. Moscow, OLMA-PRESS Publ., 2002. 415 p.
3. *Russkii arkhiv: Velikaya Otechestvennaya. T. 15 (4-5). Bitva za Berlin (Krasnaya Armiya v poverzhennoi Germanii)* [Russian archive: Great Patriotic War: Vol. 15 (4-5). Battle of Berlin (Red Army in defeated Germany)]. Moscow, Terra Publ., 1995. 616 p.
4. Antipenko N.A. *Na glavnom napravlenii (Vospominaniya zamestitelya komanduyushchego frontom)* [On the main direction (Memoirs of the Deputy Front Commander)]. Moscow, Nauka Publ., 1967. 347 p.
5. *Tsentral'nyi arkhiv Ministerstva oborony RF* [Central Archive of the Russian Ministry of Defence], coll. 233, aids. 2356, fol. 804.
6. Kovalev I. V. *Transport v Velikoi Otechestvennoi voine (1941–1945 gg.)* [Transport in the Great Patriotic War (1941-1945)]. Moscow, Nauka Publ., 1981. 480 p.
7. Toppel'skirkh K. *Istoriya Vtoroi mirovoi voiny* [World War II history]. Moscow, Inostrannaya literatura Publ., 1956. 607 p.
8. Isaev A.V. *Berlin 45-go. Srazhenie v logove zverya* [Berlin 45th. Battle in the den of the beast]. Moscow, Yauza Publ., Eksmo Publ., 2007. 720 p.

Поступила в редакцию 30.10.2020  
Подписана в печать 07.12.2020

#### MATERIAL SUPPORT OF THE BERLIN STRATEGIC OFFENSIVE OPERATION (1st BELARUSSIAN FRONT)

Sergei I. Filonenko<sup>1</sup>, Tatiana V. Filonenko<sup>2</sup>

*Voronezh State Pedagogical University*<sup>1, 2</sup>  
Voronezh, Russia

<sup>1</sup>*Dr. Histor. Sci., Professor, Rector,*

*tel.: +7 (473) 254-56-43, e-mail: rectorat@vspu.ac.ru*

<sup>2</sup>*Dr. Histor. Sci., Professor of the Department of Russian History,*

*tel.: +7 (473) 255-06-67, e-mail: Filonenkov@gmail.ru*

**Abstract.** The article is devoted to the historical study of the organization of the rear services management of the 1st Belorussian Front, the material support of its participation in the Berlin strategic offensive operation of the Red Army (April – May 1945). The issues related to the organization of the supply of ammunition, fuel and materiel to the troops, the construction of bridges across the Oder River in the preparatory period and road support for the troops during the storming of Berlin, medical and sanitary support of the operation, the work of the trophy service, the organization by forces of the front the spring sowing campaign on the territory to the east of the Oder River are described. It has been established that the rear services of the 1st Belorussian Front during the preparation and conduct of the Berlin strategic offensive operation with honor coped with the complex tasks of material support of the troops.

**Key words:** Great Patriotic War, Berlin strategic offensive operation, material support.

**Cite as:** Filonenko S. I., Filonenko T.V. Material support of the Berlin strategic offensive operation (1st Belarussian front). *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta* [Izvestia Voronezh State Pedagogical University], 2020, no. 4, pp. 164–168. (in Russian). DOI 10.47438/2309-7078\_2020\_4\_164.

Received 30.10.2020  
Accepted 07.12.2020