

наибольшей активностью и пространственным размахом. Размах Восточного фронта составлял 4–6 тыс. км, что в 4 раза превосходило североафриканский фронт.

Из 1418 дней войны активные бои на советско-германском фронте шли 1320 дней (93 %). На северо-африканском фронте из 973 дней активными были 309 (31 %), на итальянском из 663 дней – 492 (74 %), в Западной Европе из 338 дней – 293 (86,7 %).

На Восточном фронте советскими войсками было разгромлено 607 дивизий противника (75 % от общих потерь нацистской Германии и её сателлитов в годы войны).

В крупнейших сражениях под Москвой, Ленинградом, Сталинградом, на Курской дуге, на Днепре, в Беларуси и Прибалтике советские войска нанесли противнику решающие поражения. За годы войны Красная армия уничтожила до 75 % вооружения и военной техники противника.

Такая историческая правда не нравится нашим идеологическим противникам и тем важнее её настойчиво и системно доносить до молодого поколения, сохранять её для будущих поколений.

УДК 23/28

## **ВЫСОКИЕ МОРАЛЬНО-БОЕВЫЕ КАЧЕСТВА СОВЕТСКОГО НАРОДА В БОРЬБЕ С ВРАГОМ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*М. А. ШУВАЛОВА, Д. Д. ЧАХЛОВ*

*Военный институт (железнодорожных войск и военных сообщений)*

*Военной академии материально-технического обеспечения*

*им. генерала армии А. В. Хрулёва, г. Петергоф, Российская Федерация*

Фальсификация истории России за последние 20 лет заметно активизировалась [1, с. 5]. Данная проблема связана в первую очередь с попытками недружественных стран создать деформацию исторической культуры нашего народа и таким образом сформировать искаженное историческое сознание для дестабилизации российского общества. Особенно фальсификаторы часто искажают историческое прошлое, связанное с героизмом и мужеством Красной армии в период Великой Отечественной войны. Именно поэтому актуальность изучения героических страниц периода Великой Отечественной войны [2, с. 100], а также внедрение инновационных технологий в преподавание исторических дисциплин [3] в том числе в вузах имеет важную роль.

Консолидация усилий российского общества, органов государственной власти по борьбе с фальсификацией истории нашего Отечества имеет важ-

нейшее значение для укрепления государственности и стабильности [1, с. 4]. Понимание значения борьбы с фальсификацией является фундаментальной основой в процессе преподавания отечественной истории в военных и гражданских вузах. Именно традиционные духовно-нравственные ценности российского общества, в том числе заложенные в Конституции РФ [4], принцип историзма с опорой на архивные документы и научные исследования должны стать наиболее используемыми методами для борьбы с историческими фальсификациями.

Высокие морально-боевые качества советского народа в борьбе с врагом в период Великой Отечественной войны не вызывают сомнений.

В ознаменование 81-й годовщины со дня разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве и учитывая особое значение этого знаменательного события, было принято решение о детальном исследовании символа стойкости Сталинграда – доме Павлова.

При анализе многочисленных материалов об обороне Дома Павлова выявлена масса заблуждений и искажений подвига защитников. Основные заблуждения связаны с тем, что многие считают командиром отряда Павлова, а не Афанасьева, пятиэтажное здание мельницы Гергардта из красного кирпича принимают за Дом Павлова, где на самом деле располагался штаб батальона, из здания мельницы при этом выдвигалась группа Павлова на захват дома. Эти и другие несостыковки подтолкнули к изучению и созданию демонстрационного макета «Дом Павлова» [5]. Идея создания макета, зарегистрированного в качестве рационализаторского предложения, возникла после изучения книги И. Ф. Афанасьева «Дом солдатской славы». Автор книги не просто был участником обороны Сталинграда, но и руководил обороной знаменитого дома, им была написана книга о его защитниках с подробным описанием обороны дома, расположением минометных расчётов, ПТР и направлением стрельбы. Описаны многочисленные атаки противника. Так, И. Ф. Афанасьев писал о доме: «...Подвал состоял из четырех отсеков, изолированных друг от друга капитальными стенами. Цокольные окна напоминали амбразуры с довольно широким сектором обстрела (думали ли когда-нибудь строители этого дома, что их труд будет оцениваться с такой точки зрения!)... С четвертого этажа можно было вести наблюдение не только за площадью, но и за прилегающими к ней развалинами. Когда я забрался сюда, мне окончательно стало ясно, почему наше командование придавало большое значение этому дому. Он как бы вклинивался в расположение фашистских частей и становился важным тактическим объектом не только в системе обороны нашего полка, но и дивизии» [6].

Стоит подчеркнуть, что Сталинградская битва вывела человечеству принципиально новый формат боёв – это бои в городе. Именно в те времена сформировалась и тактика ведения боя с использованием штурмовых групп. Сталинградская битва характеризуется тем, что единой линии фронта не

было, и фактически любой дом представлял из себя укрепленную точку, за которую велись напряженные бои. В частности, дом Павлова был занят сначала красноармейцами и потом на протяжении 58 суток он оборонялся нашими солдатами. Название этого дома «Дом Павлова» было взято по фамилии командира группы – Павлова Якова Федотовича, под командованием которого группа из 4 человек заняла этот дом. Захватил дом сержант Павлов, а затем под руководством лейтенанта Афанасьева оборонял его.

По словам Маршала Советского Союза, дважды Героя Советского Союза В. И. Чуйкова, «таких упорно оборонявшихся объектов в городе были десятки и сотни; внутри них «с переменным успехом» неделями шла борьба за каждую комнату, за каждый выступ, за каждый марш лестничной клетки» [7].

Стоит отметить важность создания макета Дома Павлова для осуществления воспитательной и учебной деятельности в военном вузе. Полученные исторические знания применимы и для лучшего понимания ведения боевых действий в условиях плотной городской застройки. Как пример, в боях за Мариуполь в рамках Специальной военной операции также велись бои за каждый дом, лестничную площадку и квартиру.

Другим примером исключительного мужества является строительство железной дороги жизни в особых условиях по льду Ладожского озера в период блокады Ленинграда.

Ленинград к началу Великой Отечественной войны был крупнейшим промышленным центром СССР. Пищевая промышленность в городе тоже была развита, но сельское хозяйство было развито значительно хуже. Все продукты в город завозились из центральных областей СССР по железной дороге. Ленинград буквально опутывали железнодорожные ветки.

В первые месяцы Великой Отечественной войны вермахт постепенно стал отрезать от путей сообщения город. Под бомбежки попадали и поезда, везущие ленинградцев в эвакуацию, и медицинские составы.

12 сентября 1941 года начала действовать Дорога жизни – не имеющая аналогов в мире трасса, проходящая по Ладожскому озеру. Во время навигации она была водной, а с наступлением ледостава это была ледовая дорога. В зимнее время этот участок обслуживали десятки тысяч человек. В первую очередь это были водители машин и погонщики конных подвод, механики, которые чинили машины, регулировщики, которые показывали безопасные маршруты. Из-за погодных условий и бомбардировок дорога за зиму несколько раз менялась. Только за первую зиму маршруты полностью передвигались 4 раза. Были еще и люди, обеспечивающие проходимость дороги, а ремонт производился постоянно. Водолазы укрепляли дорогу под водой, а сверху укладывали специальные настилы. Были построены медицинские центры, по пути следования располагались склады и базы, мастерские и пункты питания. По дороге была проложена телефонная и телеграфная связь.

Вторая блокадная зима 1942–1943 гг. была заметно менее сурова, чем первая. Уже наступал декабрь, а надёжный лёд на Ладоге всё не налаживался. Сообщение между Ленинградом и Большой Землёй сократилось – машины ещё не могли идти по слабому льду, суда уже не могли пробиться. Тем самым уменьшалось снабжение Ленинграда, угроза голода и нехватки топлива подталкивали на принятие нестандартных решений. Автомобильное сообщение по льду предстоящей зимой не решило бы вопросы снабжения.

В этой обстановке была начата реализация уникального проекта - строительства железной дороги по льду Ладожского озера.

Согласно пояснительной записке отдела военных сообщений Управления тыла фронта, узкоколейную железную дорогу длиной 24 км предполагалось проложить между ст. Коса на восточном берегу и ст. Ладожское Озеро на западном. Грузооборот дороги определялся в 2 тыс. т в сутки. Дорога должна была иметь две конечные станции и два разъезда. Основанием для укладки рельсов должны были явиться деревянные поперечины, прогоны и шпалы, скрепленные скобами.

Строительство переправы было начато с обоих берегов озера, и на 6 декабря 1942 г. в нем участвовало 5350 человек. К этому времени на западном и восточном берегах озера были организованы базы строительства, завезены необходимые материалы верхнего строения и велись работы по укладке путей широкой и узкой колеи на берегах. На восточном берегу укладка широкой колеи была выполнена на 20 % и узкой – на 60 %. На западном берегу укладка обоих путей была выполнена на 75 %. Были начаты работы по сопряжению обеих колеи с берегом. В донесении И. Г. Зубкова командующему фронтом Л. А. Говорову о ходе строительства за 9 декабря 1942 г. говорилось, что были начаты работы по забивке свай. Работы шли широким фронтом, однако отсутствие ледяного покрова у западного берега озера задерживало строительство. Кроме того, кое-что из уже сделанного приходилось делать заново. Так, 7 декабря 1942 г. у западного берега штормом было снесено 250 забитых свай [8].

Фактически это был железнодорожный мост длиной 35 км – от станции Ладожское озеро на восточном берегу через остров Зеленец к деревне Кобона на Большой земле. Единственно возможным вариантом была признана свайно-ледовая конструкция: во льду прорубали майны, в них опускали сваи, которые забивали в дно на глубину три-четыре метра. На сваи, забитые в два ряда, укладывались балочные поперечины, а поверх них – два слоя деревянных пластин, к которым крепили шпалы и рельсы. Вода замерзала и закрепляла сваи. Пурга, свирепые ветры, внезапные подвижки льда, разрывы снарядов, пулеметные очереди с пикирующих самолетов, бомбежки – ничто не могло помешать работам.

В самом начале 1943 года по девятикилометровым участкам с каждой стороны уже ходили небольшие маневровики, таскавшие двусосные плат-

формы со строевым лесом и путевыми звеньями. Инженеры оценивали риски и давали указания рабочим командам по укреплению полотна. Несмотря на целый ряд сложностей, из-за «гуляющего» льда и регулярных оттепелей, дорогу планировали ввести в эксплуатацию по меньшей мере за два месяца до начала ледохода и, укрепив, надеялись продолжать использовать и летом.

Техническое решение предусматривало комбинированную переправу. Она напоминала обычную железнодорожную эстакаду, за исключением протяженности и условий, в которых строилась. Лёд должен был играть роль скрепляющего материала. Строители уникальной железной дороги не успели чуть-чуть. 18 января 1943-го случилось долгожданное, радостное событие – блокада Ленинграда была прорвана, и трансладожская железная дорога была тут же оставлена. Все строительные силы были брошены в полосу прорыва блокады – на лёд Невы – экстренно строить мост, история которого была не менее, а может и более драматична.

Герои живут, пока мы о них помним! Анализ данного технического решения позволил воссоздать макет процесса строительства железнодорожной линии в особых условиях в годы Великой Отечественной войны, что подтверждается полученным удостоверением на рационализаторское предложение [9]. Созданный демонстрационный макет имеет важное значение в учебном и воспитательном процессах. Именно на примере данного макета обучающимся возможно показать те инновационные технологии, которые применялись в особых условиях в годы Великой Отечественной войны. Именно такие примеры позволяют обучающимся соприкоснуться не только с историей Отечества в дни войны, но и с историей инженерной мысли.

Предложенные и реализованные инновационные технические решения, направленные на защиту исторической правды, внедрены и реализованы в Военном институте (железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения в рамках учебного и воспитательного процессов на кафедре военно-политической работы в войсках (силах). Борьба с фальсификацией должна заключаться в общих усилиях на различных уровнях, кроме того, важно не просто вести борьбу по защите исторической правды, но и заинтересовывать обучающихся в изучении истории нашего Отечества.

### Список литературы

1 **Листов, Я. И.** Противодействие попыткам фальсификации истории России: научные и законодательные аспекты / Я. И. Листов. – М. : Издание Государственной Думы, 2020. – 160 с.

2 **Похилюк А. В.** Исторический анализ привлечения и переориентирования невоенных предприятий и организаций СССР на выпуск военной продукции в годы Великой Отечественной войны / А. В. Похилюк, Д. В. Шувалов, М. А. Шувалова // Вестник Чувашского университета. – 2020. – № 4. – С. 100–107.

3 Патент на полезную модель RU 197872 U1. Потолочная выдвижная музейная витрина : № 2020100788 : заяв. 09.01.2020 6 опубл. 03.06.2020 / Шувалов Д. В., Шувалова М. А., Кузнецов Д. Г., Шемяков В. А., Гусаров И. Е., Романов А. Н., Подгорный В. А., Харченков А. П.

4 **Евстратова, Ю. А.** Конституционное право Российской Федерации / Ю. А. Евстратова, И. С. Назарова, Н. Ю. Немова // Словарь для курсантов и офицеров войск национальной гвардии Российской Федерации. – Белгород : Эпицентр, 2023.

5 **Шувалова, М. А.** Макет оборонительных сооружений ВОВ / М. А. Шувалова, Д. Д. Чахлов // Удостоверение на рационализаторское предложение № 924 от 21.09.2022.

6 **Афанасьев, И. Ф.** Дом солдатской славы / И. Ф. Афанасьев. – М. : Изд-во ДОСААФ, 1970. – 136 с.

7 **Чуйков, В. И.** Сражение века / В. И. Чуйков. – М. : Советская Россия, 1975. – 395 с.

8 550 тыс. человек было эвакуировано по этой магистрали за первую зиму блокады Ленинграда // ИТАР-ТАСС. – URL: <https://tass.ru/obschestvo> (дата обращения: 20.10.2025).

9 **Шувалова, М. А.** Макет процесса строительства железнодорожной линии в особых условиях в годы ВОВ / М. А. Шувалова, Д. Д. Чахлов // Удостоверение на рационализаторское предложение № 1327 от 10.10.2023.

УДК 344

## **МНОГОУРОВНЕВАЯ СИСТЕМА ОРГАНОВ ДОЗНАНИЯ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*М. А. ШУВАЛОВА, Д. В. МЕЛЬНИКОВ*

*Военный институт (железнодорожных войск и военных сообщений)*

*Военной академии материально-технического обеспечения*

*им. генерала армии А. В. Хрулёва, г. Петергоф, Российская Федерация*

Система уголовного преследования в Вооруженных Силах любого государства имеет свою специфику, обусловленную особым статусом военнослужащих и задачами военной службы. В СССР эта система включала несколько стадий, начальной из которых выступало дознание. Понимание того, какие органы и в каком порядке осуществляли дознание в Советской армии и Военно-морском флоте, важно для изучения истории советского военного права и правоохранительной системы в целом. Институт дознания в советских Вооруженных Силах появился практически сразу после их образования [1, с. 132].

Деятельность органов дознания в ВС СССР регулировалась уголовно-процессуальным законодательством союзных республик, в первую очередь Уголовно-процессуальным кодексом РСФСР, и специальными норматив-