Социум

Сталин ошибся

с вероятным направлением главного удара противника

Считанные дни остались до Дня памяти и скорби, начала Великой Отечественной войны. За семь десятилетий было немало попыток переписать историю, «перевернуть» взгляд на причины неудач Красной Армии в первые месяцы войны, по-новому оценить масштаб всенародной трагедии. Полковник Александр Андронов, военный историк и наш земляк, очень осторожно относится к таким попыткам. Не случайно именно он был участником недавней научной конференции, посвящённой противодействию фальсификации истории.

Сегодня «УП» публикует взгляд историка Александра Андронова на события 71-летней давности.

- По мнению Сталина, нам нужно было оттянуть начало войны хотя бы на два-три года. В дни, которые предшествовали нападению, к нему стекался огромный поток самых противоречивых сведений. Путаницу вносили комментарии политиков, военных, дипломатов, и каждый из них старался убедить, что именно его аргументы и суждения правильные. В самые последние дни перед нападением особенно много предупреждений о готовящейся войне поступало от разведчиков, дипломатов (наших и иностранных), зарубежных доброжелателей, перебежчиков и т. д.

За несколько дней до 22 июня нарком госбезопасности СССР В.Н. Меркулов, начальник разведывательного управления ГШ Ф.И. Голиков, народный комиссар ВМФ Н.Г. Кузнецов направили Сталину - каждый в отдельности - документы, в которых просматривалось желание поддакнуть Сталину, заслужить его благожелательность. Ему было непросто разобраться в этом информационном потоке. Ко всей этой путанице и неразберихе в сведениях добавилась и хорошо продуманная немцами операция по дезинформации.

Сталин знал о неизбежности войны с Германией, но он предполагал, что Германия не решится воевать одновременно на два фронта - с Англией и Советским Союзом. Располагая лично своей разведкой, он знал, что Германия не готова к ней с материально-технической стороны. Подтверждением этого служат буквально первые дни, недели и месяцы войны. Это впоследствии нашло своё подтверждение в дневниковых записях начальника генерального штаба сухопутных войск Ф. Гальдера. Однако истинная «готовность» Гитлера проявилась после 22 июня 1941 года. Уже 13 июля Гальдер пишет: «Потери в танках составляют 50 процентов», а 7 августа добавляет: «При нынешнем положении с горючим проведение крупных операций невозможно».

Немцы планировали разгром Советского Союза за три месяца, зная, что горючего заготовлено только на два, а кончилось оно через полтора месяца. За пару недель боёв на территории СССР германские войска тратили больше того, что было запланировано на всю войну. Вот запись в рабочем дневнике Гальдера 16 августа 1941 года: «Расход боеприпасов. За период с 1 августа доставлено такое количество боеприпасов, которое предусмотрено всем планом «Барбаросса».

Следует сказать ещё об одном. Сталин ошибся с вероятным направлением главного удара противника. Он был убеждён, что гитлеровцы в войне с СССР будут стремиться в первую очередь овладеть Украиной, Донецким бассейном, чтобы лишить нашу страну важнейших экономических районов и захватить украинский хлеб. В этом были причины наших неудач в первые месяцы войны. Они могли бы оказаться ещё более роковыми, если бы Сталин всеми дипломатическими мерами не отодвигал нападение Германии и не использовал бы эту отсрочку для оснащения армии современным оружием и техникой. К концу 30-х годов Красная Армия имела в своём составе современные образцы всех типов орудий. Без преувеличения можно сказать, что артиллерийское вооружение Красной Армии было лучшим в мире. Однако в достаточном количестве не выпускалась хорошая оптика, дальномеры, в начале войны слабо была организована звуковая и авиаразведка.

Объявление о начале войны

В августе 1938 года в ЦК партии состоялось совещание, на котором были рассмотрены перспективы развития танковой промышленности. В июне 1940 года политбюро ЦК приняло решение «О производстве танков Т-34 в 1940 году». В этом году было изготовлено 246 тяжёлых танков принципиально нового типа КВ и 115 Т-34. В первом полугодии 1941 года - 393 КВ и 1110 Т-34. Однако этого количества было недостаточно для перевооружения бронетанковых войск. Так же, как авиация, бронетанковые войска вступали в войну, будучи ещё на стадии реорганизации. Следует отметить, что по общему количеству танков СССР превосходил Германию почти в 10 раз, но это были в основном лёгкие танки с бензиновыми двигателями. Кроме того, наша промышленность не успела выпустить достаточного количества бронетранспортёров для пехоты, необходимых для более успешного использования танковых войск.

Рост военного производства на базе достижений в развитии народного хозяйства страны позволил в основном перевооружить Красную Армию. Однако вооружение Красной Армии в 1941 году по некоторым видам всё же уступало вооружению немецкой армии. Качественное соотношение сил сторон к началу войны складывалось не в пользу Красной Армии.

Утром - алименты, вечером - Барселона

Станислав Андриянов

Жительница Димитровграда погасила долг по алиментам после запрета на выезд из страны

Пять лет назад женщина уехала на заработки в Испанию. 10-летний сын остался на попечении мужа. Однако безучастность жены в воспитании ребёнка вынудила отца обратиться в суд с заявлением о взыскании алиментов. Когда должница приехала в Россию, судебный пристав-исполнитель вынес постановление об ограничении права выезда за пределы нашей страны. В результате обратный путь в Барселону для алиментщицы был закрыт. Должница проживала в Москве. И после неудавшейся попытки выезда за границу она явилась на прием в отдел судебных приставов по Димитровграду и Мелекесскому району и погасила задолженность по алиментным обязательствам в полном объеме - 170 тысяч рублей.

«Электрические автобусы» востребованы мало

В этом году пройдет, очевидно незамеченным, юбилей очень важного для всех городов России события. Ровно 110 лет назад в Санкт-Петербурге отправился в путь первый отечественный «безрельсовый трамвай», то есть троллейбус.

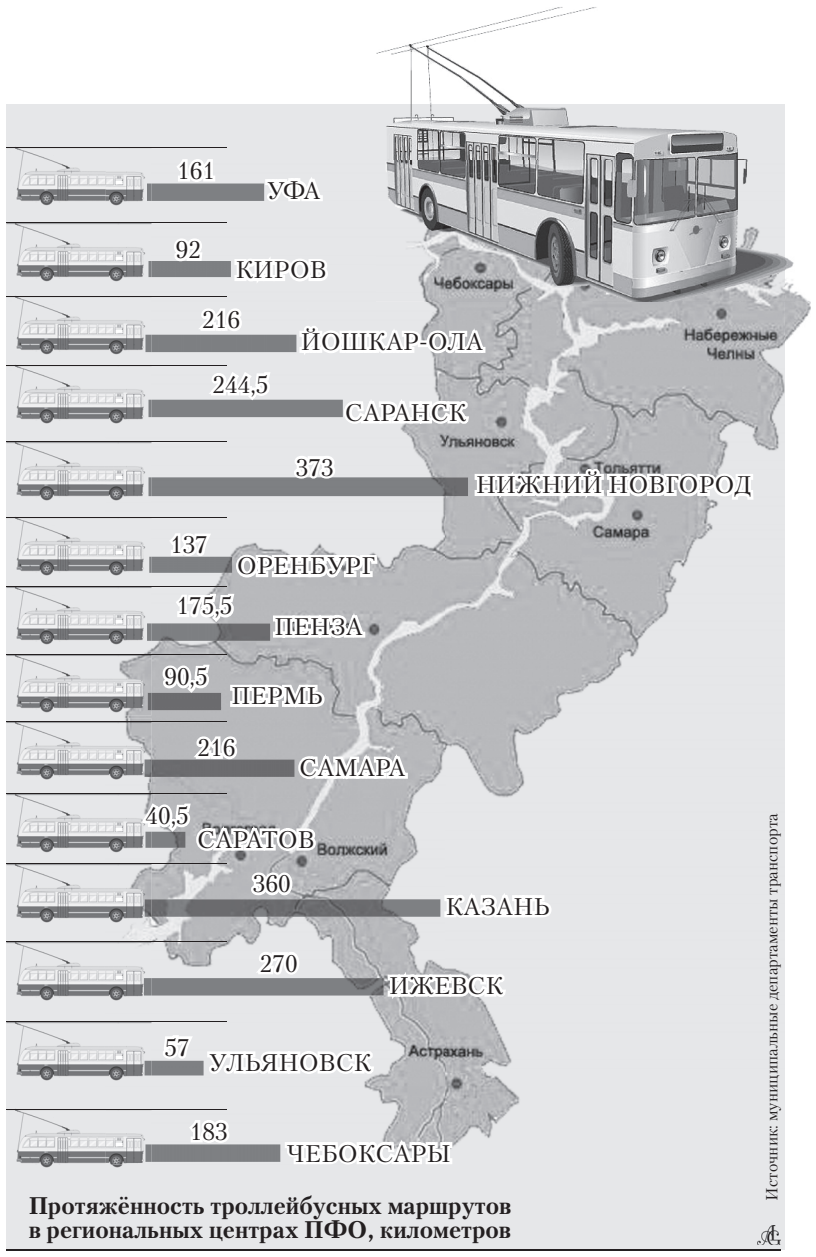
У проекта оказалась нелегкая судьба. В 1902-м дальше эксперимента дело не пошло, и первая регулярная троллейбусная линия появилась в новой столице России Москве лишь более чем через 30 лет - в 1933-м. Да и сегодня этот экологичный и эффективный вид городского транспорта переживает непростые времена.

Во всех центрах субъектов ПФО троллейбусы есть, в некоторых (например, Кирове и Йошкар-Оле) это единственный вид электротранспорта. Кроме того, троллейбусы перевозят пассажиров и в других крупных городах регионов. Тем не менее в Поволжье в конце прошлого и начале этого века протяженность троллейбусных линий сокращалась, а основным видом муниципального транспорта постепенно становились частные маршрутные такси. Поддерживать сетевое хозяйство и парки троллейбусов муниципалитетам было иногда просто не под силу из-за скудости бюджетов. Количество заказов на новую технику падает, и троллейбусные заводы переживали непростые времена. Кстати, на территории Приволжского федерального округа сконцентрирована львиная доля отечественного производства не только автомобилей, но и троллейбусов. В совокупности заводы в Энгельсе (Саратовская область) и Уфе (Республика Башкортостан) в первом десятилетии XXI века обеспечивают от 70 до 85 процентов выпуска этих транспортных средств.

К сожалению, и в более удачные по наполняемости бюджетов годы городские власти уделяют троллейбусам намного меньше внимания, чем они заслуживают. «Электрические автобусы» востребованы мало. Достаточно сказать, что на всех заводах России за прошлый год, по данным Росстата, было выпущено всего 140 машин.

Впрочем, и сами горожане предпочитают автобусы. Например, в Башкортостане - регионе, выпускающем троллейбусы, - количество пассажиров, воспользовавшихся электротранспортом в 2011 году, сократилось по сравнению с 2010-м более чем на 14 процентов. При этом стоимость поездки в уфимском электротранспорте самая низкая в ПФО - всего девять рублей (автобусный тариф, если не пользоваться транспортной картой, составляет 15 рублей).

По мнению властей сразу нескольких регионов, привлечь пассажиров в муниципальный электротранспорт можно, оснастив трамваи и троллейбусы оборудованием, обеспечивающим wi-fi доступ в Интернет. Но такие проекты требуют серьезных вложений. Поэтому, например, в Нижнем Новгороде есть всего несколько единиц подвижного состава с wi-fi, оборудованных на средства самого провайдера в целях рекламы. Однако, несмотря на проблемы, мэрии городов ПФО планируют закупать новый электрический транспорт.



Протяжённость троллейбусных маршрутов в региональных центрах ПФО, километров