РАЗДЕЛ II. ИСТОРИЯ

Мальчук О.И.

Мероприятия по обороне Приамурского края в начале 20 в.

ОИОиЗОИУИС САПЗ НИИ ФСИН России

doi:10.18411/spc-01-10-2018-06

idsp: 000001:spc-01-10-2018-06

Мероприятия по обороне Приамурского края обсуждались на четырех Советах государственной обороны в феврале 1907 г. На заседании 5 марта были подведены итоги. Начальник Генерального штаба Ф.Ф. Палицын считал, что все полевые войска Приамурского военного округа следует «сосредоточить в Южно-Уссурийском крае и поставить им задачу: воспрепятствовать противнику, утвердиться в этом крае и не допустить или замедлить действия противников с суши против крепости Владивостока». Для обороны низовье Амура и его течения Палицын предлагал полевых войск не назначать. Рассматривался также вопрос об укреплении Николаевска-на-Амуре и создании Амурской речной флотилии. Причем и на этот раз Генеральный штаб считал, что русские войска на Дальнем Востоке могут придерживаться лишь оборонительной тактики. Несмотря на это, намеченные мероприятия по укреплению военных сил России на Дальнем Востоке требовали громадных затрат в несколько сот миллионов рублей.

Кроме укрепления вооруженных сил, начальник Генштаба на заседании Совета государственной обороны 5 марта 1907 г. предложил ряд других мер, которые, с точки зрения Генштаба, должны были укрепить положение России на Дальнем Востоке. В том числе предлагалось:

- «выяснить наши отношения к Китаю и стремиться к установлению их на твердых и доброжелательных началах»;
- «всеми средствами стремиться к развитию наших торговых отношений и связей с Монголией и к упрочению этим путем нашего влияния в этой стране, важное значение которого вытекает из ее флангового положения относительно Иркутского округа и из богатств ее скотом»;
- энергичнее осуществлять переселение на Дальний Восток;
- содействовать быстрейшему экономическому развитию областей Сибири, расположенных вдоль железнодорожных линий.

Были приняты меры по скорейшему переселению на Дальний Восток крестьян из Европейской России. С этой целью переселение в Приморский край разрешалось без предварительной посылки ходок. В марте 1906 г. было принято постановление, по которому «в особо уважительных случаях» перевоз переселенцев на Дальний Восток мог осуществляться за счет казны, а ссуда «домообзаводство» повышалась со 165 руб. до 200 руб. на семейство. Однако суммы, отпускавшиеся на переселение, были недостаточными и не приносили должного эффекта. В это же время началось создание Амурской речной флотилии и строительство Амурской железной дороги, но большая часть намечавшихся военно-оборонительных мероприятий осталась на бумаге, а осуществление других затянулось на много лет.

В 1906 г. при Совете государственной обороны было создано Особое совещание по вопросу о создании Амурской речной флотилии организации обороны низовьев

Амура под председательством генерал-адъютанта И.М. Дикова. Считалось, что оборона бассейна Амура сухопутными войсками потребует больших средств, кроме того, сосредоточение значительных сил русской армии на левобережье Амура могло вызвать осложнения во взаимоотношениях с Китаем и Японией. Поэтому Совет государственной обороны принял решение к навигации 1907 г. создать на Амуре речную военную флотилию из 10 канонерских лодок, а к навигации 1909 г. закончить создание всей флотилии верхнего и среднего Амура. Для этой цели отпускалось 18 млн. руб.

Вопрос о формировании Амурской военной флотилии был поставлен еще в 1902 г. приамурским генерал-губернатором Н.И. Гродековым. Особая комиссия при Генштабе к концу 1903 г. утвердила типы речных военных судов для Амура, заказ на сооружение которых был передан Сормовскому заводу. Летом 1906 г. на Волге состоялось испытание предназначенных для Амура канонерских лодок. Кроме того, бронированные канонерские лодки для Амура были построены на Балтийском военном заводе, а посыльные катера – на Путиловском. К концу 1910 г. было истрачено 16,7 млн. руб. Однако обычная междуведомственная неразбериха, плохая организация постройки судов на заводах привели к тому, что и в 1910 г. формирование флотилии не было завершено.

В июле 1910 г. Совет министров обсуждал вопрос о выделении дополнительных средств для Амурской флотилии. На заседании выяснилось, что как военных, так и морской министры отказываются принять в свое ведение флотилию после завершения ее формирования. В связи с этим государственный контролер П.А. Харитонов поставил вопрос о «целесообразности дальнейших значительных затрат» на ее организацию.

На соответствующий вопрос председателя Совета министров Столыпина морской министр С.А. Воеводский ответил, что флотилия может быть полезна для обороны летом, а зимой она окажется в очень опасном положении, так как ее базы у Хабаровска и Благовещенска были «лишены каких-либо укрытий». Военный министр В.А. Сухомлинов высказался за сохранение флотилии. Но на этот раз ни один из министров не соглашался принять Амурскую военную флотилию в свое ведение. В итоге она была подчинена командующему войсками Приамурского военного округа.

При строительстве Сибирской железной дороги первоначально планировали провести ее восточную часть от Забайкалья до Хабаровска по левому берегу Амура. Но в 1896 г. в связи со строительством КВЖД от этого варианта отказались. Китайско-Восточная железная дорога, проведенная по территории Китая, соединила кратчайшим путем Забайкалье с Владивостоком. В конце 1890-х гг. была завершена постройка Уссурийской железной дороги от Владивостока до Хабаровска. После русско-японской войны Япония, укрепившись в Южной Манчжурии и Северной Корее, сравнительно легко могла занять участок КВЖД и перерезать сухопутную связь Владивостока и Хабаровска с Россией, так как речной путь от Сретенска (где оканчивалась Забайкальская железная дорога) до Хабаровска, который шел по Шилке и Амуру, действовал только в период навигации. Совет государственной обороны и военное министерство настаивали на скорейшем сооружении железной дороги от Сретенска до Хабаровска по левобережью Амура, доказывая, что без этого невозможна оборона русских дальневосточных владений в случае военного выступления Японии.

Идею постройки Амурской железной дороги активно поддерживали сибирская и дальневосточная буржуазия, надеявшаяся получить прибыль от поставок и подрядов, а также от расширения торговых операций. Представители торгово-промышленных

кругов русского Дальнего Востока доказывали, что сооружение Амурской магистрали даст возможность оживить Приамурский край, который «захирел» после постройки КВЖД, так как все то немногое, чем он располагал в смысле капитала, предприимчивости и даже рабочих рук – покинуло его и «перекочевало к югу». Здесь же указывалось, что постройка железной дороги даст возможность остановить японскую экспансию на русском побережье Тихого океана. Вопрос о постройке Амурской железной дороги много раз обсуждался в правительственных учреждениях, в прессе, на различных собраниях и совещаниях. Были предложены различные варианты направления дороги, выявилось несколько подрядчиков, готовых взять на себя подряд на строительство в случае, если дело окажется доходным.

13 июля 1906 г. состоялось решение Совета министров, по которому было отпущено 700 тыс. руб. для «производства изысканий» на трассе будущей железной дороги между Сретенском и Хабаровском. В журнале заседания Совета министров Николай II написал: «Настоятельно необходимо скорее приступить к сооружению Амурской железной дороги». Межведомственная комиссия, рассматривавшая вопросы, связанные со строительством дороги, рекомендовала, с целью сокращения расходов, строить ее «по кратчайшему» расстоянию между Сретенском и Хабаровском и одновременно с основной магистралью построить ветку к Благовещенску. Из стратегических соображений рекомендовалось проложить линию железнодорожной магистрали так, чтобы она проходила не ближе 15 верст от берега Амура, но и не далее 150 верст от него.

Межведомственная комиссия также решила построить в первую очередь участок железной дороги в 360 верст от Сретенска, расположенного на Шилке, до станции Покровской на Амуре, для того чтобы получить железнодорожную связь с амурским водным путем. Что касается второго участка в 1300 верст от Покровской до Хабаровска, то комиссия считала невозможным построить его за государственный счет, так как требовались большие затраты – около 130 млн. руб., что, по мнению министра финансов Коковцова, «было бы в настоящее время совершенно непосильно для государственного казначейства».

Решение межведомственной комиссии не удовлетворило генералов, добивавшихся быстрее решения вопроса о строительстве всей Амурской магистрали. Командующий войсками Приамурского военного округа Унтербергер подал в высшие правительственные инстанции доклад «О необходимости безотлагательной постройки Амурской железной дороги». В докладе он в мрачных тонах рисовал военное положение России на Дальнем Востоке, указывая на рост вооруженных сил Японии и ее агрессивные замыслы. «Цель Японии в предстоящую войну, – писал Унтербергер, – отбросить Россию от берегов Тихого океана и, став прочной ногой во Владивостоке и Николаевске, овладеть обширной береговой полосой от северной границы Кореи до берегов Ледовитого океана». Унтербергер требовал немедленно приступить к строительству железной дороги. «Всякое промедление с нашей стороны, – полагал он, – равносильно сознательному отказу от наших обширных владений на берегах Тихого океана».

Военный министр А.Ф. Редигер поддержал Унтербергера. В письме Столыпину Редигер, что «потребность в названной ж.д. линии настолько настоятельна, что потеря для ее сооружения и одного года весьма опасна, и за естественное стремление сберечь при сооружении линии миллионы – можно будет поплатиться потерей миллиардов и

даже всего Приморского края». Начальник Генштаба Палицын в письме Извольскому также указывал, что обстановка на Дальнем Востоке является «слишком грозной».

***

1. Жигалов Б.С. Вопрос о строительстве Амурской железной дороги в дальневосточной политике царизма (1906–1908 гг.) // Сборник научных работ кафедр всеобщей истории и истории СССР. Труды Томского университета. Т. 150. Томск, 1961. С. 31–32.
2. Крайнова В.И. Русско-американские отношения на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1989. С. 16–17.
3. О необходимости сооружения железной дороги в Приамурском крае. СПб., 1906. С. 12.
4. Предварительный проект Амурской ж.д. барона фон Розенберга. СПб., 1905; Субботин Д.И. Амурская железная дорога и наша политика на Дальнем Востоке. СПб., 1908.
5. ЧойДоккю. Морское министерство и политика России на Дальнем Востоке (1895–1906 гг.) // Санкт-Петербургское научное общество историков и архивистов: Ежегодник [1997]. СПб., 1997. С. 58.
6. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 754, л. 27.
7. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 754, л. 28.
8. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 754, л. 3.
9. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 754, л. 10.
10. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 754, л. 69.
11. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 470, л. 98.
12. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 470, л. 106–107.
13. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 470, л. 76–78.
14. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 470, л. 109.
15. АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол, д. 470, л. 75.
16. РГИА. Ф. 1276, оп. 3, д. 889, л. 4.

Ползикова Т.А.

**Опыт формирования общественного мнения по вопросам
Второй Индокитайской войны (1965–1973 гг.): по материалам
Курской областной организации общества «Знание»**

*ФГБОУ ВО «Курский государственный университет»
(Россия, Курск)*

doi:10.18411/spc-01-10-2018-07

idsp: 000001:spc-01-10-2018-07

Процесс формирования общественного мнения через средства массовой информации в современной системе международных отношений выступает одним из важнейших факторов, влияющих на внешнеполитическую ситуацию в мире в целом. Понятие «информационная война» уже давно вошло в употребление многих СМИ. Приемы влияния на мнение граждан активно начали использоваться в XX веке в контексте идеологического противостояния двух систем. Во время Второй Индокитайской войны советское и американское руководство применяли механизмы воздействия на население для создания нужной оценки действий правительственных кругов посредством использования телевидения и радио, публикаций в СМИ, периодики общественных организаций. Методика, успешно зарекомендовавшая себя в XX в., продолжает активно использоваться в нынешних реалиях, приобретая все новые формы и виды манипуляции общественным мнением. В этой связи обращение к истории войны во Вьетнаме (1965–1973 гг.) представляется весьма полезным с точки зрения выявления особенностей механизмов, позволяющих формировать в массовом сознании критерии оценок деятельности политических элит.

В данной статье предпринята попытка на примере деятельности Курской областной организации общества «Знание» проанализировать основные механизмы формирования общественного мнения жителей г. Курска и Курской области по вопросу отношения к событиям Второй Индокитайской войны и формы подачи информации специалистами в области истории и международных отношений.