

МЕСТО ТРАНСПОРТА В ОБОРОНИТЕЛЬНОМ ПОТЕНЦИАЛЕ СТРАНЫ

Р.В. Тимофеев

Ход многочисленных, потрясавших человечество войн, в том числе и Первой Мировой обратил внимание политиков и правительств на необходимость постоянного наращивания оборонительного потенциала вверенных им стран. Такие настроения были широко распространены и в межвоенный период, когда задачи подобного плана решались практически. Итоги Первой Мировой войны подтолкнули развитые государства мира к укреплению своих коммуникаций, главным образом железнодорожных.

Именно железнодорожный транспорт обладал максимальным мобилизационным потенциалом, так как позволял максимально быстро и в больших количествах продвигать живую силу и необходимую боевую технику к фронту, добиваться регулярного снабжения его боеприпасами и продовольствием. В случае боевых операций противника развитый транспорт позволял оперативно перебрасывать резервы. В случае подготовки собственного наступления по железным и автомобильным дорогам, речным путям была возможность нарастить в необходимых местах боевой потенциал и добиться победы [1, с. 3]. И наоборот, что часто подтверждалось историей, недостаточная развитость транспорта, некачественное содержание коммуникаций приводило к поражениям и даже к катастрофам на фронтах.

Наращивание оборонительного потенциала любой развитой страны было неотделимо от разработки и реализации на практике продуманной транспортной политики, выделения под нее в достаточном количестве сил и средств, требовавшего интенсивного развития промышленности и сельского хозяйства. Чтобы работа транспорта была бесперебойной, необходимо было снабжать его качественным подвижным составом, что в свою очередь подталкивало развитие научной и технической мысли [2, с. 7]. Поезда и автомобили, корабли и самолеты гарантировано двигались только если были снабжены в достаточном количестве топливом. А данное обстоятельство делало неизбежным совершенствование работы специализированных отраслей промышленности – добывающих и перерабатывающих.

Еще одним важным обстоятельством при укреплении транспорта было его непосредственное использование на самой линии фронта в бою, что чаще всего касалось автомобилей и переоборудованных в бронепоезда вагонов, которые после окончания боевых действий можно было использовать в гражданских отраслях хозяйства. Транспорт не существует сам по себе, им управляют люди [3, с. 19]. В этой связи успешное развитие транспорта было неотделимо без качественной подготовки кадров, что вызывало к более активной жизни все ступени и направления образования.

Рассматривая укрепление оборонительного потенциала страны в отношении транспорта необходимо отметить, что решалась проблема максимально эффективного использования имевшихся финансовых средств и материальных ресурсов [4, с. 34]. В целях выхода из этой ситуации вводились вторые пути на железнодорожных магистралях, делали более качественным дорожное покрытие автомобильных дорог, углублялись русла судоходных рек, строились твердые взлетные полосы аэродромов. Создававшая в результате подобных действий становилась важной основой при достижении победы в боевых действиях.

Транспорт, связывая в единое целое экономические районы страны, способствовал повышению уровня ее экономики и возможностей противостоять вероятному противнику, даже и очень сильному. Качественное транспортное сообщение способствовало при его наличии миграционной подвижности населения страны, чем помогало и росту его общеобразовательного уровня неопределимому при управлении современными для своего времени системами вооружения [5, с. 45]. Затраты на развитие транспортной сферы при правильном расчете окупались увеличением при необходимости объемов военных перевозок, снижением транспортных потерь, повышением качества транспортного обслуживания обороны, быстрой эвакуацией при необходимости промышленности и населения.

Среди всех видов транспорта железнодорожный занимал как в межвоенный период, так и в годы Первой и Второй Мировых войн ведущее место не только по объемам перевозок, но и по надежности и универсальности доставки необходимых ресурсов. Железнодорожный транспорт показывал пример всем остальным в области интенсивности использования технических средств, что и обусловило к нему повышенное внимание при наращивании оборонительного потенциала ведущих стран мира.

1. Маркова, А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А.Н. Маркова. – М.: Наука, 1977. – 232 с.
2. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов [и др.]; под ред. И.В. Белова – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
3. Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития / под ред. А.Л. Голованова. – М.: Транспорт, 1967. – 324 с.
4. Абрамов, А.И. Место транспорта в системе общественного производства / А.И. Абрамов. – М.: Высшая школа, 1982. – 80 с.
5. Абрамович, А.Д. Краткий очерк развития автомобильной промышленности и автотранспорта в СССР / А.Д. Абрамович. – М.: Автотрансиздат, 1958. – 82 с.

СТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ВОЕННОЙ ЖУРНАЛИСТИКИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Г.И. Губанова, Д.Б. Донской

Весьма важную роль в Первой мировой войне сыграли правила взаимодействия СМИ и армии, которые негласно были разработаны и установлены во время этого конфликта. Во многом поэтому вплоть до 1917 года панических настроений внутри России не наблюдалось.

Период Первой мировой войны (1914–1917) стал весьма важной вехой в развитии журналистики. С одной стороны это сам театр военных действий, с другой можно отмечать то, что происходило непосредственно во внутренней политике, экономической и культурной жизни страны. Однако, стоит остановиться на самом театре военных действий, который представляется весьма интересным с точки зрения влияния на журналистику.

Как известно, Первая мировая война была одним из наиболее кровопролитных конфликтов в истории человечества. Для данной войны было мобилизовано более 70-ти миллионов человек. Более десяти миллионов военных погибло, более 18-ти получили ранения, и более 8,5 попали в плен. Потери среди гражданского населения равны почти 11,5 миллионам человек. Если говорить конкретно о Российской империи, то здесь было мобилизовано за время войны 15378000 человек, из них погибло 1670000, ранено было – 3749000, попало в плен – 3342900. Если говорить о самих военных действиях, то война довольно быстро приняла затяжной, позиционный характер, превратившись в окопную войну с редкими операциями в открытом поле [1].

На фронтах Первой мировой войны были впервые широко использованы новые виды вооружений, в частности, танки, подводные лодки и авиация. Кроме того, здесь впервые были применены и отдельные виды оружия массового поражения.

Весьма интересным фактором выступает и широкое применение, так называемого, информационного оружия. Речь, прежде всего о пропаганде, которая массированно появляется в СМИ. Прежде всего, здесь стоит говорить о странах Антанты с их разветвленными системами прессы. Причем, речь идет не только о самих государствах-метрополиях, но и о многочисленных колониях. В ведущих странах Антанты создавались структуры, которые занимались пропагандой под патронажем государства. На этом фронте Германия и ее союзники проиграли тотально. Более того, определенное влияние имели и действия пропагандистов Антанты на противников. В условиях отсутствия электронных СМИ, речь идет, прежде всего, о распространении агитационных материалов на территориях занятых противником.