

魯林編著

蘇聯在遠東的軍事建設

上海文化書局發行

蘇聯遠東的軍事建設

魯林編著

資料室

上海文化書局發行

1938

蘇聯遠東的軍事建設

民國二十七年四月一日初版

版權所有 不准翻印

實價國幣三角

編著者 魯 林

發行者 文化書局

上海法租界霞飛路

南華出版社

廣州惠新西街十號三樓

世界書局

香港皇后大道中

開明書店

廈門中山路

啓文書店

汕頭至平路

序言

依據國際間政治經濟軍事範圍內所發生之事件予以觀察，吾人深知蘇聯之努力擴張遠東軍事設備者，實屬針對日本軍事建樹計畫，殆無疑問。蘇聯之當軸頗能熟籌與實踐，因之，與其本國之缺點已漸爲其多年之建設所彌補矣。譬如在遠東國境方面，六年之間居然將屯留五萬駐軍之境遇改爲能屯留三十萬駐軍者矣。且不過三年，其海參威軍港中居然加增五十隻新銳之潛水艇，若合以其他新式裝備之軍艦，則其遠東軍艦之總數已有一百八十艘以上，海軍之士兵則已達三萬人。武備方面若水陸飛機，若戰車及裝甲汽車亦無不準備充足。

然蘇聯固未嘗以此爲滿足，其整個國家之軍備仍日在擴充之中。試查其全國軍

事費歷年度增加情形，便可了然。一九三三年度預算中僅列十五億盧布之軍事費，一九三四年度則增爲五十億盧布，至一九三五年度已達八十二億盧布，此後，一九三六年度爲一百四十八億盧布，一九三七年度竟達二百另一億一千萬餘萬盧布之鉅額，即幾成四年前之十五倍！衡以當前環境之變化，則於今後各年度必更有大量增加也。此等預算額之所以加大，實因其正規軍之加多造戰艦等武器之擴充使然。蘇聯自軍制改革後，正規軍已超過民軍之數；其正規軍總額現爲一百九十萬人。又其各造船廠現有建造中之航空母艦一，甲級巡洋艦二，乙級巡洋艦四，潛水艦六，共四八、五〇〇噸。又依英俄海軍協定，尙應有若干新艦得陸續添造，現已着手者有主力艦二，甲級巡洋艦七，大部係對復興遠東艦隊而決定。

蘇聯之軍事家歐·他寧 (O. Tanin) 及衣·猶罕 (E. Yohan) 二人近著一書名爲「日本走入戰爭時」(When Japan goes to war)，對戰時日本之經濟、財政、社會、軍

事曾作詳細之量奪，且謂在未來日蘇大戰中，日本可動員最高額為四百三十萬人，但在戰場中實際參加者僅為一百萬人，其餘壯丁則需要在維持一切生產而加緊工作，至於此一百萬人之分配情形，可如下述：（一）海參威方面，近二十五萬人。（二）松花江方面，約十五萬人。（三）內興安嶺方面，約三十萬至四十萬人。（四）黑龍江上游方面，約三十五萬至四十五萬人。由此可以推知蘇聯最近在遠東屯留之防守軍隊至少當有一百萬以上。

準此而言，吾人對近年來蘇聯在遠東軍事設施，已有一個簇新的認識，然此際尤宜注意者，即其軍事設施之三原則也：其一，一切設施皆本抗戰之精神；其二，一切規畫與工作皆由其本國人主持，其三，所用建設經常費不破壞國家之預算。凡此種種，殊足令人深長思之！吾人臨身在空前的抗戰的偉大時代中，對蘇聯在遠東之一切設備，不可不作嚴密之究究。語云：「他山之石，可以攻錯。」願吾國人，三

讀斯言！

本書所引用之材料，均極可靠。因限於時間，不能作詳盡之申論，其中或有遺漏，在所難免。邦人君子，幸進而教之。

魯林 一九三七，三，十八。

目次

第一章 蘇聯在遠東的交通建設及其意義

一 水上交通.....二

二 陸上交通.....八

三 空中交通.....一四

四 郵電事業.....一七

第二章 準戰時期的蘇聯遠東建設

一 擺在眼前的幾個問題.....二一

二 遠東的產業概況.....二三

三	遠東的電氣交通與運輸·····	二六
四	遠東的農業概況·····	二八
五	遠東的都市及人口·····	三四
六	遠東的文化生活概況·····	三五
七	遠東的軍備·····	三八
八	第三次五年計劃與遠東建設·····	四二
第三章 蘇聯在遠東的國防建設····· 四五		
一	國防建設的意義·····	四五
二	蘇聯在遠東的國防建設·····	四五
三	蘇聯遠東軍備的擴充·····	四九

四	蘇聯遠東軍備的現狀·····	五一
五	今後國防建設的目標·····	五四
第四章	蘇聯在遠東軍備現勢及其經濟基礎·····	五六
一	蘇聯在遠東軍備的裏因·····	五六
二	遠東軍備之現勢·····	五七
三	紅軍備戰之三大優勢·····	六二
四	遠東經濟建設之發展·····	七一
五	計劃經濟與軍事總動員之準備·····	七八
第五章	中日戰爭中的蘇聯遠東軍備·····	八六

一	膨脹中的陸軍·····	八六
二	海戰的武力·····	九三
三	空中的威脅·····	九五
四	軍事建設·····	九七
五	國防工業·····	一〇〇
第六章	蘇聯在遠東的潛艇·····	一〇七
一	蘇聯在遠東潛艇的威力·····	一〇七
二	蘇聯在遠東潛艇作戰的主要戰場·····	一二二
三	蘇聯在遠東潛艇的優點·····	一二六
四	將來的戰畧與戰術·····	一二八

蘇聯在遠東的軍事建設

第一章 蘇聯在遠東的交通建設及其意義

蘇聯的建國，是植基於資本主義最落後的帝俄崩潰之下的廢墟上面，而她的生長，又在世界資本主義各國羣向圍攻的環境之中，即就目前來說，她還是處在東西兩大敵人猙獰凶暴的夾攻之下；可是，她却能安然地并且還是以一個欣欣向榮的姿態傲然鶴立於這世界，用着前無古人的作法，寫出人類歷史的新頁。這是不能不歸功於她的兩個五年計劃順利地相繼完成，從而奠定了社會主義的經濟改造的偉大基礎，與夫國境東西的防禦工事從新確立的鞏固柱石。但是，要完成經濟改造與鞏固國防這二重艱巨的重大使命，則全國的交通網，尤其是廣漠的蘇聯遠東交通網的建

立與完成，實是非常必要的。

根據近年來爲蘇聯所已開發得有成果的經濟意義上及研究所得的富藏來說，蘇聯遠東的廣大原野，較之歐洲都分實有過之無不及之處：加之，蘇聯遠東邊境，又到處直接間接地受着日本侵略的魔手之威脅，假如蘇聯在遠東的國防不能獨立，同時也不使其與西境國防線相聯絡，則當其值東西兩大敵人同時夾攻之際，必有顧此失彼之虞。這樣，不就已說明了蘇聯在遠東的交通建設的完成，是有其一舉兩得，即經濟的與國防的二重意義嗎？

同時，從我國的立場來說，蘇聯在遠東的交通的發達與否，對於我國也是有極密切的關聯的，因爲中國與蘇聯的國境分界線，正是綿延在蘇聯遠東的邊境啊！因此，對於蘇聯的遠東交通已建設到如何程度，在其計劃中將來的完成如何，是值得我們注意的。本文擬作一全面的觀察，即從一，水上交通，包括航海線的開闢及內河航運的發展；二，陸上交通，包括鐵道，公路之建築；三，空中交通；及四，

電信事業的擴充等。但因限於篇幅，只好擇其大而重要者加以概括的敘述，其比較細小而不很重要者略而不談了。

一 水上交通

蘇聯在遠東水上交通的開發計劃可分爲：一，打破北冰洋通航的困難；二，發展太平洋的航業；三，開通波羅的海到白海的運河，以聯絡內陸海與大洋之間的交通；四，改良並擴展西伯利亞內陸河的航業；及五，建設船舶，港灣並訓練交通人材等幾項。

從一九一九年起，蘇聯政府就開始注意於北極航海的科學研究，一九二一年便有以輪船十艘組成的遠征隊向喀拉海出發，雖然它的目的在把西伯利亞的糧食從鄂畢河口搬到蘇聯歐洲部分去救濟飢荒，但這次航行的結果，不但引起了以後頻繁的商業施行，並且在諾瓦亞濟米利亞島附近冰面的東方和北方，發現了無冰的洋面。

弗蘭茲約瑟地方的航行站，也在一九二八年建築起來了。接着於一九三〇年並成立了北極學會，北極五年研究計劃也於此產生了。其研究所得的已有成果，如喀拉海地圖的完成，冰面洋流的研究，冰的形成與運動，羅盤的傾斜角度及培養魚類的方法等都很有價值。

從蘇聯北邊海濱到雅庫西亞及中部西伯利亞最豐腴的區域的交通，在「西伯利亞柯夫號」破冰船於一九三二年發現通往海參威的航綫之後，便成為極可能的事。不久，沿着這航綫又建立起無線電台及測量站的系統。同年十二月，北冰洋航路管理局也宣告成立。這管理局統轄西中東三部航綫：西部，即自波羅的海通過運河到白海，經木耳曼斯克渡喀拉海而至葉尼塞河；中部，環繞於車留斯金角；東部則從太平洋海港起經白令海峽至喀丹夏河為正。

因為自然環境的限制，最初蘇聯在北方海洋中可以通航的季節很短，如在喀拉海中平均每年只有一百日，在遠東方面可以通航的時間更短，但以努力研究，改進

的結果，年來已漸漸地增多了，例如在一九二七年僅能通航十六天的諾威港（在鄂畢河下游），到一九二九年已增至四十天，一九三四年更增至五十四天了。北冰洋航路中，在一九三五年共計航行的輪船有一百艘，在其每一段航程中有兩隻船給它做聯運，且從兩面同時開行。破冰船則分駐在四個終點，分別在指定的地帶內行使它的工作。年來，已有很多的新式城市在各大河口附近先後建設起來，且有河船可供運輸。這樣，把西伯利亞所出產的物品輸出，製造品及工業設備的輸入，已無問題。

這一航線的開通，有着二重意義，就是為海軍找出路及發展其高緯度而無鐵道通過地方的經濟建設。從北極學會在一九三四年所預備的地質調查團中的記載來看，沿着這條航線所經過的範圍內，已經知道的礦區有二百二十八處，包括七十三個煤區及優等焦煤，石墨，黃金，鉛，鋅，銅以及硫磺，鐵礦等，據說質量都很優良。此外在波扣拉，葉尼塞及勒那等河流沿岸，又覓得大批煤及石油田。蘇聯農業專

家，更可利用從木爾曼得來的經驗，從事各肥沃地帶農田的開發了。實際上，人工融冰的方法已獲得成功，所以種植五穀的時期可以延長。而目前從事製造罐頭魚類，禽獸產品，石油，鹽，皮料工業及燃料運輸等工廠，已由北冰洋航路管理局所屬的三個托萊斯合力在這些地帶設立起來了。如此，經濟基礎既穩固，北冰洋中的航業，自然日臻發達了。據一九三五年的計劃，預定該年運輸貨物的數量為二十萬另四千噸，但結果，竟超過了原定計劃的全額百分之十三。而且行駛在北冰洋中的一百艘海船並沒有一艘發現遭遇事變的。

太平洋方面的航線，從一九三六年五月一日起，以海參威為中心，已通航的有下列七條：沿海州航線——由海參威到第喀斯托里喀斯；到太其由埃的有太其由埃線；到那后豆喀的有那后豆喀線；到波細埃特的有波細埃特線；到亞歷山大洛夫斯克港的有北貢庫島航線；到奴戛衣布奧的有奴戛衣布奧航線，和到彼特羅帕夫洛夫斯克的有堪察加航線。在太平洋上經常存留的商船有數十隻，軍艦有一百五十隻，