



蘇聯遠東軍事設施現況

王華巖

自一九三一年之「九一八」事變發生以後，蘇聯方因此絕大刺激改換其建設之態度。於是凡軍港要塞之建築也，軍用工業之偏重也，軍用鐵道之敷設也，航空事業之嚴厲監督也，遠東艦隊之復興也，與夫東方赤軍之增添也，并皆見諸實施，惟彼邦人士多屬埋頭苦幹，有關軍事之建設常密不宣示，外人而言其軍事設備者亦僅得其外貌而已，差近而已。今僅就觀察所得，將其遠東軍事設備分軍港要塞，軍用工業，交通方法及警備軍隊四部言之。

軍港及要塞之保安設施

蘇聯駐遠東之艦隊，實力雖云不弱，然較諸太平洋中其他強國顯有遜色，且蘇聯本國艦隊欲與東方艦隊縣密聯絡又屬不易，北冰洋中時有流冰，遠東軍港又有冬季冰凍之缺點，則蘇聯必欲鞏固海防，除應努力開拓航海路線，加強潛水艦隊之威力以外，尤須澈底整頓其軍港之設備。以故，近年來蘇聯建設沿海軍港不遺餘力。如海參崴，波細埃特

（Posiet）港，蘇維埃次基（Sovietsky）港，尼港（即尼古拉也夫斯克（Nikolayevsk）港之簡稱），亞力山大羅夫斯克（Alexandrovsk）港，澳窪港，阿陽（Ayari）港，鄂霍次克港，彼特羅帕夫洛夫斯克（Petro-pavlovsk）港等，既經一再增強其防禦力量，又經精密之計畫使其彼此聯絡，蓋無一不應乎實際之需求焉。

海參崴自昔即為俄國東方良港，且為其遠東艦隊之根據地，惟港內冰期甚久，近設碎冰艦後交通始稱便利。現在此地除有固定數目之戰艦外，尚有五十隻潛水艦長駐港內，陸上則有數百隻飛機供給運用。所設之遠東兵工廠製造能力頗大，凡潛水艦，飛機，戰車，戰艦之需求皆可就地滿足之。至於海軍及兵工廠所用之燃料則取給於附近之蘇昌斯克（Suchansk）煤礦。然欲使如此之重鎮在未來大戰中安堵無恙似屬難事，因蘇聯之假想敵人正熟籌攻擊破壞及佔有此地之策略，如日人伊藤和夫即假擬在戰爭即將爆發之時，若日本命優勢之飛機隊肆意轟炸之，則無論其軍艦，工廠，倉庫，飛機廠皆難逃猝毀矣。海參崴之

飛機襲擊敵國之重要地帶僅須四小時即達目的地點，其受人威脅之情形亦如之。故俄方爲保全其飛機實力之完整，乃將海參崴、伯力之西方及北方多處地域建築飛機場，又將空軍編爲每二十架或三十架爲一小隊之單位，俾便進出或逃避。又因海參崴位於朝鮮諸港、大連、瀋陽、吉林、哈爾濱聯絡線之側面，故由日方觀之海參崴一日不得無端危險即存在一日也。二國如此鉤心鬪角之下，蘇俄乃不得不日加強其保安設備。於是地下鐵道也，山下彈藥庫也，山腰中之飛機庫也，地下兵工廠也，新式堅固之礮壘也，無不於暗中建設完畢。昔日日本軍隊乘舊俄內訌之便曾一度佔據此地，然二十年來，韃靼海峽之西岸上南北諸要地經蘇聯之禁止參觀後，日人睽隔久矣，對其建設詳況絕難推知。

海參崴對面之羅斯基島 (Rusky I.) 上已完全設備防禦工事；有此要塞及礮臺橫於大彼得灣口，海參崴之保障又增多矣。大彼得灣之東不遠有亞美利加灣者，即遠東水上航空隊之根據地也，其所有礮臺、壕塹皆與蘇昌斯基煤礦附近之礮臺有連絡矣。

波細埃特港約在海參崴西南二百里之處，與朝鮮相距極近，蓋爲蘇聯遠東方面最南良港也。因當由朝鮮入西伯利亞之咽喉要路，故亦安置礮壘及重兵。

蘇維埃次基港爲近年方武裝者，位於日屬南部庫頁島之對岸，且爲貝穆鐵道之終點，可知其重要性。由日人觀之，此港與海參崴遙遙相對，足以箝制日本之北門，且日本已獲取得北部庫頁島之開採石油權

及北冰洋之經營漁業權亦皆因其逐漸強固而動搖。

尼港，在歐戰之際曾爲協約國所佔據，戰後各國皆已撤兵，獨日本延宕不撤，遂有尼港事件。從此事察之，即可揆知日本如何重視之也。此地居於黑龍江口，現已依險設守，其著名全世之兵工廠頗能製造潛水艦及戰艦，附近又盛產煤鐵，故可稱爲江海重鎮。

亞力山大羅夫斯克、澳窪二港皆在北部庫頁島之西岸，亞港位於南方，距海參崴較近。因有「朴資茅斯和約」之約束，二港均未備十分武裝，但因二地足以與蘇維埃次基港聯合控制韃靼海峽，故蘇聯之軍事設計畫中亦將其包括在內，凡島上交通之改革及與大陸航空線之聯絡等皆其工作之一部。

阿陽港、鄂霍次克港皆位於鄂霍次克海西岸。彼特羅帕夫洛夫斯克港則在堪察次克海西岸。皆已設置重兵連以航空路線。就中彼特羅帕夫洛夫斯克港之地位尤爲重要，因其爲突破千島列島門戶所用飛機及艦隊之根據地，且又爲北冰洋艦隊渡過白令海峽後第一個碇泊之良港。

蘇聯陸戰要塞極多，多數分佈於國境，少數分佈於沿海及沿鐵路各地。

烏蘇里江以東諸要塞之責任在保衛由伯力以至海參崴之一段鐵路。要塞建於山地者甚夥，北起伯力南抵波細埃特，建築都甚堅固，交通亦稱便利，據吾人所知，其武器可由海參崴、雙城子、伯力諸地之大兵

工廠就地供給，大小戰車，飛機，各種槍礮彈，炸彈等物無慮缺乏。

沿黑龍江之要塞更多，因其地有遠東最大之富源也。西起查索瓦瓦 (Chasavey)，東止尼港，行長二千餘里，欲談防守頗感不易，於是堅固之陣地與不拔之要塞并皆需要。要塞之最大者當推查索瓦瓦，雅克薩 (Albasin)，諾倭倭司克列賢斯克 (Novo-Voskresenskiy)，海蘭泡，巴斯闊瓦 (Pashkova)，葉卡太里奴·尼考里斯卡亞 (Ekaterino-Nikolskaya)，伯力，考木蘇木立斯克 (Komsomolsk)，蘇維埃次基尼港。諸要塞或沿大鐵路，或沿貝穆鐵路，或沿黑龍江下流，交通頗便，惟因彼等距交通幹線密邇，其任務乃至重大，任何一要塞不守，均伏有切斷交通幹路之危險。故蘇聯於此等地域特設雄兵，且將其後方盡量開發以營養各陣地。

如日軍攻擊蘇聯遠東軍時，另一目標必在渡過額爾古納河（及其上流克魯倫河）。此區北方多山，南方多平原，猛烈之戰爭當在南方。蘇聯之要塞多集結於尼布楚嶺之南北，以防大鐵路爲人衝斷。外蒙古之要塞則在克魯倫河兩岸之克魯倫，桑貝斯，車臣汗，木克圖諸地，因其當入庫倫及蘇聯之赤塔，屋也其涅·烏丁斯克之要路。此一防區之軍需可由伊爾庫次克及庫倫之兵工廠供給，諸要塞之交通情況亦日在改善之中。

軍用工業之發展

戰爭之經濟基礎即一切工業也，故談國防者無不先論如何發展

工業。緣一般工業平時可以營養其國民，戰爭時則可一變而爲軍用工業。蘇聯之工業原不發達，第一五年計畫實踐之後，方大量採用烏拉爾區之鐵礦及庫茲乃斯克 (Kuznetsk) 之煤礦以奠定其一切工業之基礎。此鐵礦位於烏拉爾南境之瑪古尼透那亞山中，藏量之富計有一億噸，鐵分佔百分之六十五，即從來世界最良之瑞典鐵礦較之尙少百分之五。庫茲乃斯克之煤田則跨於鄂畢河之上游，埋藏量有四千億噸，實爲世界最大之煤田。蘇聯結合此二地之產物，乃構成其在亞洲之工業中心，凡其國內近年之重要物質建設多策源於此。

然在遠東方面蘇聯亦有相類之工業中心。帝政時代之俄國對於遠東之富藏原未重視，故其投於此區資本之總額尙不及新俄政府第一五年計畫（一九二八年十月至一九三二年末）之時期間投於此地之資本爲多。現在蘇聯已將遠東之工業建設列入第二五年計畫，凡冶金工業，造船工業，運輸輕工業及食糧品工業等皆已大規模舉辦。遠東之工業根據地應首推李利亞 (Bureya) 區域。其次則爲考木蘇木立斯克，彼得洛夫斯克 (Petrovsk) 及阿恩曼拉 (Angarsk) 等地。李利亞建設地帶位於阿穆爾省之李利亞河（黑龍江之支流，長六七五公里）畔。此地帶內有藏煤一千四百億噸之烏斯托尼亞 (Ustonian) 與藏鐵礦五億噸之比拉堪 (Biraken) 二地，故其前途極有希望。蘇聯遠東軍司令官布留海爾有言曰：當運輸機構更行改良

109348 之後李利亞足能成爲庫茲乃斯克第二云云。由此可見蘇聯之軍事首領對此建設地帶希望之殷切。

考木蘇木立斯克之建設與李利亞之建設稍有差別，蓋後者多注重一般工業之發展，對於軍用工業亦相當注意，考木蘇木立斯克則於平時即專門成爲一軍用工業之中心。考木蘇木立斯克位於伯力北方三百六十公里之黑龍江畔，原來不過爲一名稱白陸木斯庫野之寒村耳，自一九三二年以來，其地位方爲人所重視，現在竟突然變爲一大城市，且爲一備集大規模計畫軍用品工廠之根據地，可望供給遠東方面一切兵器，飛機，汽車，毒氣，軍艦之需求。目下此地與伯力間已有汽車與飛機之聯絡線，應有之鐵道亦在積極建築中。據最近之消息，此地之綜合兵工廠在建設中，兵器廠，汽車廠及飛機製造廠則已完成。

彼得洛夫斯克位於黑龍江口迤北，東濱鄂霍次克海，左近有煤礦鐵礦，亦爲蘇聯一理想之軍用工業區。

阿恩夏拉區之建設事業更易成功，因其附近交通極便，且又有阿恩夏拉河之水力可資利用。阿恩夏拉河爲葉尼塞河之一支，通於貝加爾湖，湖口一帶水力甚強，故能藉之興辦水力發電事業。計阿恩夏拉之水力發電動力佔全俄所有水力發電動力百分之四十六。其中包括有貝加爾發電所五十二萬，豈羅瓦特時，帕東發電所一百七十七萬，豈羅瓦特時。又阿恩夏拉之建設中可由同區獲取埋藏鐵礦七億五千萬噸，煤二千五百億噸，若以此等富源與水力發電動力聯絡運用，則一絕大

之工業地極易形成。阿恩夏拉區之中心點爲伊爾庫次克 (Irkutsk)，傳聞在此東部西伯利亞之首府內，汽車製造廠及飛機製造廠都已建設完畢矣。

茲請更分析此等遠東兵工廠產品之性質。其各種飛機之材料及製造技術都有進步，故速度大增，新成績且不斷造出。如單葉低翼折疊脚式驅逐機可有每時四百公里之速度，普通之飛機亦可有每時三百公里之速度。海參崴及伯力方面之新式驅逐機及新式重爆炸機出現後，又有超重爆炸機製成，其速度爲每時三百二十公里，如此則距海參崴一千一百公里之東京三時可達矣。一九三三年至一九二六年間蘇聯所用飛機完全輸自外國，今則不然。現在其工業基礎已奠定，對任何輸入之外機皆能摹仿製造矣。如對 ANTL-9 (三發動機) K-5 (一發動機，四五〇馬力)，P-5 (一發動機，六百馬力即快郵政機) 諸型，大批仿製之成績極佳。去年仿製 Sval-3, Chai-1, Alt-6 諸型之成績亦不惡。又仿製之極地用機，DAR-3 型之水上飛機成績亦好。惟其工人之技術究未精純，故多數飛機尙乏耐久性也。聞去年起莫斯科國家造機廠秘密製造一種載運四十名兵士之飛機，今年已成者達一百餘架，故知其製造廠之技術亦非全出摹擬。

上述各兵工廠所製之戰車亦甚優良。所產戰鬪主體之七噸至十噸戰車最夥，次多之二噸至四噸輕戰車則備編入裝甲機械化部隊之用，特種突陣用四十噸上下之戰車造成者亦不少。

其遠東方面各造船工廠之潛伏能力尤足動人。如三年之間海參崴曾有二十艘新製潛水艦下水，於是俄目驚心之日人代爲估計，謂在二三年後遠東方面之潛水艦足可有一百艘，且其水上艦隊亦能等量增加云云。遠東製造小型艦艇之質地亦值注意。如現有海參崴造七百噸位快速水雷艇裝有發射管二門，速度達四十時渾者甚多，又如發射小魚雷之快速汽艇尤可賴以突擊大艦之腹部。至如遠東所造他種水上戰艦亦不劣於日本所製者。

鐵道航空水道之新聯結

日俄之戰後，俄國之人士方多注意對遠東交通改善問題，經其國人多方努力後，東部西伯利亞與俄國本部之交通遂日益繁密。蓋建築費用之節省與重工業、航空工業、航海技術之進步實爲鐵道、航空、水道等運輸事業發達之主因。從此蘇聯之國防陣容必因之顯著變化。茲爲方便計，將其交通建設之內容分別述之如下：

(一) 鐵道之建設 西伯利亞縱橫鐵道之建設久成定案，今茲蘇聯爲促進遠東之軍事設施，所擬定案逐漸實現。除西伯利亞大鐵路急敷雙軌外，其目下正在經營之新線長互一千七百七十三公里，幹線總長可三千七百零四公里，支線總長亦有六百四十四公里。至於由莫斯科至鄂霍次克海之鐵道如何建築則爲十年以後之事，今僅先取一九三八年以前應行完工諸線研究之。

此等新線最有關於對日備戰，其全部計畫線如下：(甲) 貝穆線 (乙) 貝穆線與舊阿穆爾鐵道之聯結線。

貝穆鐵道爲貝加爾湖北方之路線，蓋由西伯利亞大鐵路之太修特 (Tushet) 站起分歧東行，過貝加爾湖之北角後即幾與大鐵路之阿穆爾段平行，以抵庫頁島對岸之蘇維埃次基港，實即溝通貝加爾與阿穆爾之鐵道也，故簡稱之爲貝穆鐵道。蘇聯人民委員會主席席莫洛托夫於一九三五年一月三十一日第七次蘇維埃大會席上言曰：遠東鐵道可有長互三五〇〇俄里（一俄里等於一・〇六六公里）之雙軌工程矣，且又見貝加爾。阿穆爾鐵道興工矣。此所謂興工之鐵道內有李利亞斯托益 (Burejastoy) 之一段。此一段即貝穆鐵道之東段，然爲便宜計係由阿穆爾鐵道奈位爾 (Noye) 站分歧東北行，跨濟亞河 (R. Noya) 後，方循原定貝穆線之東段進行。其間穿過橫於濟亞河旁之小興安山脈內李利亞鐵區之中心地烏斯尼曼及黑龍江下流之考木蘇木立斯克諸重要地點，過黑龍江後方抵新建之蘇維埃斯基港。莫斯科之要人熟睹日本在中國及「滿洲」之行動，故毅然傾其全力建築此路。工程已由此段之兩端及濟亞河地點同時進行，採取之方法頗似修鑿波羅地海至白海運河所採用者，故進展甚速，現在完成者有濟亞河之大橋及二百九十里以上之鐵道。

貝穆鐵道之西段即起自約在諾倭西伯利斯克 (Novosibirsk) 與伊爾庫次克之間中點位之太修特站，其路線向東方進行繞過貝加

109350 爾湖之北，與李利亞斯托益段在濟亞河附近相接。其軍事價值甚高，蓋如此路築成，則貝加爾湖東南之危險地帶幾經騷擾或逕被切斷後，尚可藉此線從事運輸也。惟此段之工程僅有由太修特至曼米爾斯克 (Mamirsk) 一小節已着手，全段之測勘尙未終了，因當此線經過貝加爾湖北端時，遇有一部最難之工事，即須穿過勒那河之支流所經維丁木 (Vim) 高原人跡未到之地域故爾。

貝穆線與舊阿穆爾鐵道之聯結線有二，一者由考木蘇木立斯克聯至伯力，長約三百三十八公里，一者用以貫通煤產地烏斯托尼曼及鐵產地比拉堪。前者已然修築，後者方行測竣，期於一九三八年完工，且更謀向黑龍江北岸之葉卡太里奴·尼考里斯卡亞（地當松花江合流點之稍上游與羅北縣隔黑龍江相對）爲鐵道之設備云。

前曾謂西伯利亞大鐵路之敷設雙軌亦大有裨於蘇聯遠東之軍事行動，今請進而言之。西伯利亞大鐵路敷設之初僅有三個列車供給運務，在日俄之戰最激烈時亦不過有十數列車。俄國由此戰事所受教訓甚大，故戰事一了，即着手西伯利亞大鐵路之雙軌化以期多數列車來往無礙。至歐戰時（一九一六）其工程已進行至赤塔附近矣。俄國革命爆發之後，此工程幾荒廢百分之七十五，至蘇聯共產政府統一遠東區域時方重整舊業，特別在第一五年計劃（一九二八年十月始）及第二五年計劃（一九三三年初始）中將改善此鐵道之工作列爲最要設施，去春又用卡爾努益茲基爲人民交通委員會主席，其結果卒

使大鐵路之設施煥然一新。今年（一九三六）年初，雙軌工事已經分歧，布其卡來臥 (Bochkarevo) 敷至海蘭泡。布其卡來臥以東現在盛行雙軌工作中，至第二五年計劃結束時，至海參崴之一段工程即可完畢矣。據日本大亞細亞協會調查西伯利亞全線之工程頗爲優良，足與內興安嶺以南之幹線鐵道匹敵，且其輸送能力可比日俄之戰時者增加五倍乃至七倍焉。

此外，蘇聯爲打通西伯利亞與外蒙古之交通計更謀建築三條鐵道以補足原有汽車及飛機交通之缺點。第一條鐵道由屋也其涅·屋丁斯克 (Verchne Udiinsk) 起經恰克圖至庫倫；第二條由赤塔起經阿庫西亞 (Aksha) 當蘇蒙交界，約位於北緯五十度十二分，東經一百一十度十八分之處）至外蒙之桑貝斯 (Sain Peltse) 地當外蒙東部克魯倫河中流，約在北緯四十八度，東經一百一十四度三十分）；第三條由赤塔至庫倫。據日人傳說，第一條鐵道之屋也其涅·屋丁斯克至恰克圖段，第二條鐵道之赤塔至阿庫西亞一段皆已建築完畢，且第一條鐵路如經完成後尙有延長至綏遠省歸化城之深遠計畫云。吾人深知自一九二五年蘇聯由外蒙撤退軍隊後，繼有所謂一九三四年「蘇蒙互助互援紳士協定」及一九三六年三月十二日所謂「蘇蒙正式協定書」等事發生，則蘇聯在外蒙之潛勢力甚大，以上所提出之三條鐵道計畫殆甚有實現之可能。

(二) 航空路之擴張 在東部西伯利亞空運管理局積極建設

之下。葉尼塞河以東航空路之幹線已然完成，現在所注重者則為數條首要支線之開拓耳。自莫斯科循大鐵路東來過伊爾庫次克，跨貝加爾湖，以次經屋也其涅·屋丁斯克，伯力等地以抵海參崴者為第一條幹線。自屋也其涅·屋丁斯克向南分歧以抵庫倫者為第二條幹線。至今伊爾庫次克迤東尚無定期航行，即民用航空亦在禁止之列，因其主要作用在於連絡蘇聯中央軍與遠東軍故也。

109351

第一條幹線現已有支線四條。如循葉尼塞河以抵北冰洋及循勒那河以抵北冰洋之二條支線固有聯絡南北，運輸食糧之效用，但尚偏重於經濟方面。其他二支線皆在太平洋州，軍運效能頗大。第一條，即由伯力至庫頁島支線，此支線起自伯力，經瑪林斯克 (Marinsk)，尼港渡海峽至庫頁島西岸之澳窪港及亞歷山大羅夫斯克港。第二條為堪察加支線，亦由伯力起，經尼港，阿陽港，鄂霍次克諸地，轉東以達堪察加半島東岸之彼特洛帕夫洛夫斯克港；但自一九三五年二月起，蘇政府又決定將此支線擴張，即將由鄂霍次克引一航空線直抵白令海峽旁邊之修密茲特岬為止；其實此支線再一向前開展即與美國之阿拉斯加航空線啣接矣。如果蘇聯與日本戰事發生於沿太平洋各地，則此二支線可供軍隊運輸，軍需運輸，郵件運輸之用，裨益於攻守軍機者至大。緣當日軍不能直接攻下海參崴之時則可由北方諸港登陸以拊海參崴之背，今有此數支線後，蘇聯海防即較鞏固，尤足重視者即蘇聯海上交通工具遠遜於其敵國，有此空中交通以濟其短故甚得計。

第二條幹線抵庫倫後復分歧為三支線：其一向東循克魯倫河以趨海拉爾，其二向東南以趨洮南，其三向東南以趨承德。然三支線現僅開拓至外蒙東南邊境。依所謂「蘇蒙協定」言，遇有第三者攻擊蘇蒙二者之一時，蘇聯之飛機固能假道於此便宜行事也。

且自蘇聯設立北極學會及北冰洋航海管理局探討經營北極之探險工作以來，其航空事業隨航海事業日形進步，數年以前由歐洲經過北冰洋向太平洋沿岸諸港飛行之事已屬可能，近來其飛行家更能在北帶作五十六小時二十分之持久飛行，一般之高山，雲霧，旋風已不能阻止之矣。如此則對於其遠東之軍事活動，尤其對於海軍，不無小補。

(二) 水道之開闢 前次日俄之戰，俄國之所以失敗亦因其波羅地海艦隊不能迅速輔助其太平洋艦隊。近二十年來蘇聯之北極探險隊相繼出發，國家於一九三〇年特設一蘇聯北極學會以協助人民對北冰洋作科學的研討；於一九三二年又設立北冰洋航海管理局以指導資助人民航海航空之事業；因之，俄人渡過北冰洋以達海參崴之計畫居然得到圓滿結果。又自波羅地海至白海之運河鑿成以後，其波羅地海，北冰洋之艦隊又得來往調動矣。

雖然，北冰洋航行之困難不容諱言。大洋中之冰面，流冰，暴風，雲霧皆足為患，但自有飛機之偵報，航海站無線電臺之設立及碎冰艦之準備以後，其為患程度大形減少矣。此外，在北冰洋中可航行之日期亦少，但據歷年航行成績考查，實亦逐年增加矣。此等事，美國國防部已注意

109352 及之，是其東方新航線之開拓果大具軍事價值？

(四)交通機構之新姿態 從上以觀，在蘇聯所擁有之遼闊地面上，交通困難及遲緩之缺點已漸減少矣。鐵路之雙軌，平行線及啣接線之設計已然大部完成，加以航空路線日在擴張，航海路程大形縮短，所有港埠間之交通自然大變局勢。然依照斯塔林之意見，遠東軍事交通網中亦應有汽車活動之途徑，現在沿海各重要地點已有公路聯絡之矣，且沿西伯利亞大鐵路旁亦將有汽車之大路出現矣。

警備軍隊之實況

根據國際間政治經濟軍事範圍內之新發事件觀察，吾人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，其本國之缺點已漸為其多年之建設所彌補矣。譬如彼在遠東國境方面，六年之間居然將屯留五萬駐軍之境遇改為能屯留三十萬駐軍者矣。且不過三年，其海參崴軍港中居然平增五十隻新銳之潛水艦，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矣。武器方面若水陸飛機，若戰車及裝甲汽車亦無不準備充足者矣。

然蘇聯固未以此為滿足，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，一九三四年度則增為五十億盧布，至一九三五年度已達八十二億盧布，此後，一九三六年度竟列為一百四十八億

盧布之鉅額，即幾成三年前之十倍，衡以其環境之變化則於今後各年度必更有大量增加也。此等預算數額之所以加大，實因其正規軍之加多及戰艦等武器之擴充使然。蘇聯自軍制改革後，正規軍已遠過民軍之數；其正規軍總額現為一百九十萬人。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，共有四八，五〇〇噸。又依英俄海軍協定，尚應有若干新艦得陸續添造也，現已着手者有主力艦二，甲級巡洋艦七，大部係對復與遠東艦隊而決定者。

蘇聯之軍事專家歐·他寧(O. Tainin)及衣·猶罕(E. Yohan)

二人近著一書名為「日本走入戰爭時」(When Japan Goes To War)，對戰時日本之經濟，財政，社會，軍事會作詳細之量奪，且謂在日蘇之大戰中，日本可動員最高額為四百三十萬人，但在戰場中實際參戰者僅為一百萬人，其餘壯丁則需在維持一切生產事業下加緊工作也。至於此一百萬人之分配情形可如下述：(一)海參崴方面，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。由此可知蘇聯最近將來在遠東應屯留之防守軍隊至少當有一百萬戰士。

現在，吾人對近年來蘇聯之遠東軍事設施已可有一新鮮認識矣。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本國人主持之；其三，所用建設經常費不破壞國家之預算案。