

蘇聯潛艇在遠東

潘樹藩譯

(原文題目爲 Soviet Submarines in the Far East, 係 Albert Parry and Alexander Kiraly 所著, 載於 Pacific Affairs, Vol. X, No. 1.)

近來,蘇聯的潛水艇陸續地在向海參威輸送。誰也知道,蘇聯不是一個海軍強國,而她在太平洋方面,海軍勢力,其重心可說完全寄托在潛艇的。日蘇兩國一旦發生戰事,蘇聯除利用她的航空隊外,只有依靠潛艇爲進攻日本沿海各城市的唯一利器。關於蘇聯的空戰力量,說的人很多,茲姑置之不論;現在僅從潛艇這方面來估量一下吧。

蘇聯的潛艇除足以給予日本軍艦一種重大的威脅外,還可牽制日本的海上交通,使日本對於亞東大陸駐軍的輸送與給養不能暢所欲爲。蘇聯的太平洋岸與日本帝國只隔着一個極狹的日本海,蘇聯不難利用潛艇來進窺下列的五個海峽:間宮海峽、宗谷海峽、津輕海峽、下關與豐豫海峽、對馬海峽。

間宮海峽最深處僅有二十五呎,有幾處在低潮時差不多可由一個人踏在高橋上渡過的。海面的最狹處至多只有十哩寬闊,而且,每年中通常倒有四個月冰凍。假使日本的軍隊輜重糧秣等由這個海峽繞道而運往朝鮮或南滿,那是太偏北了一點,適與「兵貴神速」之要旨相反。不過,日本如果由黑龍江三角洲去進攻西比利亞,猶可用到這個

海峽。在此我們尤須估量一下庫頁島上日本陸軍的實力,戰時日軍非佔有該島的北部(蘇聯所有)就不易取得這海峽的控制權。其實,即使海峽的兩岸都落入蘇聯手中,那時她的潛艇也沒有用武之地的。在陸地戰事最緊急的當口,這海峽或者會困於天時,冰凍封閉,斷絕了雙方從海道方面的接濟。這是可拿一九〇四年的日俄之戰證明的,那時俄國的海參威巡洋艦隊在冰解前簡直完全失去了活動能力。

庫頁島的南面就是宗谷海峽,兩岸都有日本領土,闊僅三十哩,深自一百五十呎至二百呎,這是可容蘇聯潛艇出入的了,但該峽的那一邊就是荒涼而蜂巢似的千島羣島,日本不難在此佈置爲海軍根據地,假使蘇聯潛艇要通過這個海峽到太平洋上去攻擊日本的船隻,那決不是一件容易的事。而且,宗谷海峽離海參威有二千五百哩之遙,一九〇四年時俄國巡洋艦維克號(Novik)曾受困擱淺於峽內。不過潛艇與巡洋艦不同,不會這麼容易被困就是了。

津輕海峽與海參威相隔五百哩,兩頭進口有十哩寬闊,深自二百呎至六百呎,全長約七十五哩,兩端都有日本海軍要塞區,峽內有一四圍環陸廣約三十哩的潛艇根據地。蘇聯潛艇對於這個海峽雖感受誘惑,躍躍欲試,但日人在那裏的防禦工程非常堅密,如遇敵艇偷入,他們

11962 的海岸水中微音器就會發出充分的警報。這種防禦設備還是最近的事，從前并不如此，因為在日俄戰爭時俄國的海參威巡洋艦隊會由此

入太平洋直撲東京灣，俘擄了九隻船，使日本有二十萬噸的貨物不能運出，尤以橫濱所蒙損失更大。這些艦隊仍由原峽回到海參威。

現在，再來看日本靠南的出海口吧。在戰爭期間，日本的主要交

通線必在南方幾個海港，如長崎、佐世保、朝鮮西南的釜山、南滿的大連等是。下關海峽是一條很狹的海道，在對馬之前，就是歐美從前用礮艦打開日本門戶的地方。橫在下關前面是一個島，它很自然的把水面收縮成闊僅一哩，在市外的 Mojira 岬附近，甚至不到半哩的寬闊。敵艇要通過這個地方，唯一的方法，只有守候着一個機會，就是趁着日本本國的船隻正在通過的時候跟在後面偷渡過去，使水中微音器失其一部分報警的效用。過此，在到達太平洋以前，還須經過一個險要，那便是豐豫海峽。一隻潛艇要通過這個海峽，其困難的情形可比之歐戰時英國的 E8 艇偷渡波羅的海；所經過的城市，縱然是夜間亦光耀如同白晝，有時只能在淺水處潛伏數小時，下觸海底，上面差一些就要撞着旁的船隻的龍骨了。但是，英國那一次所經最狹的地方還有三哩之闊呢。

最後我們要講到日本最主要的海口了，那就是對馬的雙海峽。如果不是健忘的話，誰也應該記得那便是一九〇五年多哥大將 (Ad-

miral Togo) 殲滅俄國的波羅的艦隊的地方。對馬島分為兩條水道，每條有二十五哩闊，西邊的一道深自二百呎至六百呎，東邊的自三百

呎至四百呎。島上有日本的潛艇根據地，佐世保軍港近在咫尺，成犄角之勢。在日本海的出口當中，對馬海峽要算是最深最闊的了，帝俄久擬攔為己有，但為英日所阻，沒有實現。一九〇四年，海參威艦隊曾在那裏擊沉兩隻日船，並毀損一隻。被擊沉的船，有二隻裝運日兵一千名，載有十一吋徑的榴彈礮十八尊，就是運去圍攻旅順用的。

在未來的日蘇戰爭中，對馬便是蘇聯潛艇進攻日本的最主要的工作區，因為，從日本到亞洲大陸，這是一條捷徑，而且離海參威僅有六百五十哩。潛艇在水面每小時至少可行十五哩，在水底每小時可行十哩，假使蘇聯的潛艇從海參威駛出，那末不到三天就可到達對馬了。然而，那個地方日本的防禦工程當然也非常的堅固，蘇聯潛艇竟然冒險駛入，從此能夠獲得勝利呢，還是自投陷阱，那是值得考慮的一個問題。

從日俄戰爭及歐洲大戰後，各國國防建設日趨進步，但我們敢說，潛艇的進攻力與防禦力大致和歐戰時沒有多大差異的。現在讓我們來看看那次大戰的遺訓。多維開 (Dover Barrage) 不是曾給予德奧潛艇以最大的創傷嗎？佛克斯墩 (Folkestone) 和格里納 (Cape Gris Nez) 相隔有二十二哩，渡過一半距離時深不及百呎，近法國的一邊亦只有一百五十呎深。在這條淺水下面，密布着水雷，兩岸日夜有駐軍巡邏，強力的探海燈徹夜在探照，此外還有燈船、水雷網、水雷驅逐艦，以及必要時航空器之空中偵察。這樣的防禦方法可說竭周、密之能事了，然而德奧的潛艇依然能夠通過。多維開是那樣的淺，而海參威至對馬

間的日本海簡直深不可測，潛艇有時能沉下一萬呎之深呢。

俄特蘭陀爾 (Orlando Barrage) 化了五個月的時間纔築成，闊五十哩，深自一千呎至三千呎，而德與潛艇的損失僅有一隻手。直布羅陀 (Gibraltar) 的十二哩寬的海面總算戒備森嚴了，但只俘虜了兩隻德艇。達達尼爾海峽深不過二百呎，寬不過一哩，德與潛艇仍然能從容地通過，牠們被困在水雷網裏後還能東撞西突的終於脫離了危境。

最有生色的一幕，便在大戰將畢時，協約國方面化了九牛二虎之力，經過八個月的工程，從蘇格蘭以北直到挪威海岸築了一條著名的北海閘 (North Sea Barrage)。那個地方水是很深的，在閘十五哩至三十五哩的海面老是白浪滔天不會有片刻平靜的，就利用這種急湍的波浪，每隔五十呎置有裝着敏銳觸鬚的水雷，敵艇一碰到觸鬚就會發生三百磅的炸力。像這樣的水雷安放竟有七萬個之多，但結果敵方所喪失的潛艇僅六隻而已。最令人玩味的，據從北海閘返德的潛艇軍官報告，他們神祕的炸聲誠然是聽到的，但不知究竟是什麼一回事。

現在的潛艇比較以前的有更好的逃避機會了。歐戰時的潛艇可潛入水底二百呎深，危急時可增至三百呎至四百呎；今日，三四百呎還是平常的潛水度呢。在深不可測的日本海裏面，四處有後退之餘地，蘇聯潛艇不怕沒有避去敵人追逐的機會。

111963
在遠東方面蘇聯潛艇還佔有天然的優勢。近海參威的海面，一年內有四個月常籠罩着白霧，彷彿是潛艇的天然煙幕，這是第一個有利

於蘇聯潛艇活動的條件。第二，對馬峽附近的水是暖流，這於軍事上是有重大關係的，因為水底航行除用電氣發熱外不能燃燒汽油致消耗不能缺的養氣，而暖流則可助增潛艇行駛海底的持久性。第三，對馬峽一年內有三分之一的時間是有颶風的，這使日本的船隻遭受嚴重的打擊，而與潛艇根本沒有什麼不利。那怕有三十呎高的大浪，潛艇在六十呎的水底即可來往自由。最後，經過對馬島西水道的 Oyashio 水流顏色混濁不清，更難發見潛艇的蹤跡。

不過，蘇聯方面並不是佔絕對的優勢，因為日本亦有利於防禦的天然形勢的。譬如，在對馬峽東北二百五十哩就有兩個羣島，一名 Matsushima Islands，一名 Liancourt Rocks。前者闊僅六里，上面都是長着森林的山，高出水平三千二百呎，雖沒有水雷驅逐艦可以進口的地方，但可以據高臨下，瞭望周圍五十哩半徑的海面。後者亦有五百呎高，在晴朗的天氣，蘇聯潛艇妄想避過日本的偵察，那似乎是一件難事。此外，日本可實施護送的方法。在一九三四年的大坂海軍大演習

時，他們用一百隻水雷艦放出煙幕來掩護商船，使飛機與潛艇失其上下聯絡活動。蘇聯潛艇將來出動時，就得慎防日方的一百隻水雷艦。蘇聯的主要武器當然仍不外乎水雷，這樣就不無有自相牽制的缺憾。且蘇聯的航空器必要時當然一面在高空不斷偵察護送路線，一面指導潛艇進行，倘空中偵察因煙幕而失效能，則海底活動亦就連帶失去能力，如此蘇聯竟會獲得成功，那可說是一種奇蹟，而非依靠科學的了。