

УДК: 355.49

ПОДГОТОВКА СОПРЕДЕЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА К ВОЙНЕ (1932—1945 гг.)

Юрий Михайлович ЗАЙЦЕВ,
кандидат исторических наук, доцент кафедр
ры тактики Тихоокеанского военно-морского
института им. С.О. Макарова, г. Владивосток.
E-mail: yuriy_zaytsev@land.ru



В статье проводится сравнительный анализ инженерной подготовки территории советского Дальнего Востока и Маньчжурии, раскрываются истинные намерения сторон в подготовке к ведению боевых действий в 1930—40-х гг. XX в. **Ключевые слова:** советско-японские отношения, инженерная подготовка территории, фортификация, укрепленные районы, транспортные коммуникации.

Preparation of the adjacent territory of the Far East for the war (1932—1945)

Yu.M. Zaitsev. Candidate of Historical Sciences, Assistant Professor of the Chair of Tactics, Pacific Naval Institute named after S.O. Makarov, Vladivostok.

On the basis of Manchuria and the Soviet Far East territories the article reveals engineer support preparation, gives a comparative analysis of the real intentions of the parties combat actions in the 1930—1940.

Key words: the Soviet-Japanese relations, engineer-construction development, deliberate fortification, consolidation of a beach-head, transport communications.

Чем дальше в прошлое уходят события Второй мировой войны, тем чаще поднимается вопрос, насколько было правомочно вступление Советского Союза в войну с Японией в августе 1945 г. и не явилось ли это нарушением Пакта о ненападении, подписанного двумя государствами в 1941 г. Кто хотел принизить роль СССР в достижении победы во Второй мировой войне и переписать историю заново, утверждают, что якобы с 1932 г. Советский Союз готовился к захвату Маньчжурии, а действия Японии на территории Китая носили оборонительный характер как ответные на «агрессию» СССР в 1929 г. Эти заявления далеко не новы. В 1935 г. обвинение в адрес Советского Союза прозвучало из уст министра иностранных дел г. Хироты в докладе о внешней политике Японии [1]. Таким же образом была построена защита военных преступников на судебном процессе в Токио — адвокаты пытались убедить суд в том, что Япония всю войну соблюдала нейтралитет в отношении СССР, отклонила просьбы Германии напасть на Советский Союз, который, не посчитавшись с этим, напал на

Японию [2, с. 247]. При этом часто сознательно забываются высказывания военно-политических деятелей Японии о «необходимости скрестить мечи» с СССР, о том, что не может в Азии существовать российский город с названием Владивосток. Советский Союз с 1927 г. предлагал Японии заключить договор о ненападении, но японская сторона всячески тормозила договорный процесс и подписала пакт о нейтралитете только в 1941 г. Однако это не мешало японскому генеральному штабу ежегодно, вплоть до 1944 г., составлять и обновлять планы войны с советской страной.

Оставим пока в стороне широко известный «меморандум Танаки», заявления реакционной верхушки японской военно-политической элиты и не менее популярный труд «Как мы будем воевать» известного в 1930-х гг. военного публициста, близкого к кругам японского генштаба Синкаку Хираты [3], а также дипломатические комментарии Кикудзиро Исии [4]. Слова и речи, даже если они и готовят общественное мнение в стране, не подкрепленные конкретными делами, носят гипотетический характер. Есть вещи более осязаемые, материальные, которые воплощены в дела и в которые уже вложены финансовые и материальные средства.

Во-первых, оккупация Японией Маньчжурии в 1931 г. Подписанная в январе 1925 г. в Пекине «Конвенция об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией» [5, с. 214—215] базировалась на Портсмутском мирном договоре. Советская сторона соглашалась с тем, что Портсмутский договор от 5 сентября 1905 г. остаётся в силе, в то время как все остальные договоры, конвенции и соглашения, заключённые до 7 ноября 1917 г., предполагалось рассмотреть на специальной конференции. Правда, в декларации, вручённой японскому представителю, оговаривалось: «признание Портсмутского договора... не означает, что правительство Союза разделяет с бывшим царским правительством политическую ответственность за заключение (...) договора» [6, с. 8]. Пойти на столь непопулярный для российского народа шаг заставило два обстоятельства: советской России после многолетних войн требовалось восстановить разваленное народное хозяйство, для чего крайне необходимо было разрядить военно-политическую обстановку на западе и востоке страны и, наконец, учитывалось, что ряд положений Портсмутского договора способствовал снижению военно-политического противостояния на Дальнем Востоке. Статьи 3, 7 и 9 договора предусматривали одновременный вывод японских и российских войск с территории Маньчжурии, эксплуатацию её железных дорог исключительно в коммерческих и промышленных целях, но никоим образом в целях стратегических, а также взаимное обязательство не возводить в своих владениях на о-ве Сахалин каких-либо укреплений и военных сооружений. Япония же обязалась «...не принимать никаких военных мер, которые могли бы препятствовать свободному плаванию в проливах Лаперузовом и Татарском» [5, с. 167]. Таким образом, введя свои войска в Маньчжурию, Япония нарушила как минимум две статьи Портсмутского договора и соответственно «Конвенцию об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией». Эти действия на фоне высказываний высокопоставленных японских чиновников вполне могли расцениваться как угроза советскому Дальнему Востоку. Территория Маньчжурии стано-

вилась плацдармом для агрессии против СССР. Таковой она и рассматривалась Японией в планах 1920-х гг. «Оцу» и «Кантокуэн».

Во-вторых, показателем намерений является характер инженерной подготовки территории государства к войне. В зависимости от предполагаемых или планируемых форм военных действий она может быть преимущественно оборонительной или наступательной. Это вполне материальный показатель, требующий финансовых и материальных затрат. Инженерная подготовка государства предусматривает постройку железных дорог, автострад, шоссейных и грунтовых путей, аэродромов, складов (особенно подземных), сети связи и сооружений долговременной фортификации в приграничных районах и в глубине страны [7, с. 493]. Такая подготовка территории на Дальнем Востоке СССР и в Маньчжурии началась практически одновременно. Обе стороны вели интенсивное строительство укрепленных районов в приграничной полосе, строили транспортные коммуникации в интересах передислокации воинских контингентов и их материально-технического обеспечения и т.п. В чём же разница в этих приготовлениях к войне?

Оборудование укрепленных районов (УР) в приграничной зоне и на побережье — один из наиболее показательных примеров намерений сторон. Как правило, УРы, строящиеся в оборонительных целях, имеют достаточно большую глубину и эшелонированное построение рубежей обороны, которое предусматривает наличие передового рубежа, главной полосы обороны и тылового рубежа обороны. В составе передового рубежа предусматривалось наличие полосы обеспечения (предполье). В оборонительных укрепленных районах полоса обеспечения имеет относительно большую глубину, т.е. главная полоса обороны удалена от государственной границы, в то время как УРы, подготовленные для наступления, максимально приближены к границе. Взгляды на построение обороны в советском военном искусстве 1930-х гг. предполагали общую глубину тактической зоны обороны не менее 30 км. Оперативная оборонительная зона общей глубиной 20—30 км предназначалась для манёвра армейских и тыловых резервов. Далее следовал тыловой оборонительный рубеж, на котором размещались глубокие армейские и тыловые резервы. За этой полосой размещались аэродромы тяжёлой авиации, органы фронтового и частично армейского управления и тыла. Таким образом, общая глубина обороны армии составляла более 60 км [8, с. 28]. Строительство стратегических рубежей обороны в глубине территории страны не предусматривалось существовавшей военной доктриной. Допускалось незначительное продвижение противника на территорию СССР, после которого его должны были отбросить за пределы границы, и далее — война «...на чужой территории малой кровью».

С позиций такого подхода и особенностей рельефа местности производилось строительство приграничных укрепленных районов на советской территории. Было ещё одно условие, влиявшее на оснащённость, состав и размеры УР, а по сути, на качество обороны — объёмы финансирования. Укрепленные районы строились на угрожаемых направлениях, откуда по физико-географическим условиям противник мог развивать наступление. Наиболее удобными для развёртывания наступления на Владивосток были участки границы от оз. Ханка до Чёрных Гор. Вдоль долины

р. Суйфуна через деревню Полтавку открывался доступ войскам неприятеля на равнинную территорию современного Приморского края. На участке от оз. Ханка до с. Софие-Александровского был возведён *Гродековский укрепленный район* протяжённостью 115 км, один из самых мощных не только на Дальнем Востоке, но и в СССР. Он насчитывал более 300 сооружений долговременной фортификации [9, с. 81], имел самую широкую полосу обеспечения (в отдельных местах до 80 км) как в силу физико-географических условий, так и оборонительного назначения.

60-километровую полосу южнее Гродековского УР прикрывал *Полтавский укрепленный район*. Ширина полосы обеспечения по местным условиям была невелика, однако его столь близкое расположение к границе компенсировалось большой глубиной обороны, достигавшей 20 км и насчитывавшей 130 долговременных сооружений. Самую южную часть Приморья планировалось оборонять на рубежах *Приморского укрепленного района*, который предполагалось подчинить морским силам Дальнего Востока. В его состав должны были войти Барабашский, Шкотовский и Сучанский укрепленные секторы [9, с. 84]. Основное назначение УР — воспрепятствовать продвижению противника в глубь территории в случае высадки его десанта в заливах Посъет, Америка, Восток и Стрелок.

Чтобы затруднить вторжение на советскую территорию и отрезать Дальний Восток, планировалось строительство *Забайкальского укрепленного района*. Располагавшийся на значительном удалении от государственной границы за Нерчинским хребтом, он занимал по фронту 125 км и насчитывал около 200 защищённых долговременных сооружений [10]. Существовал ещё водный путь, который позволял отрезать Приморье и район Хабаровска. Через р. Амур в районе Благовещенска противник мог подняться по р. Зее, выйти на линию Амурской железной дороги и перерезать её. Чтобы избежать этого, планировалось строительство *Благовещенского укрепленного района*, занимавшего по фронту около 110 км и располагавшего около 140 сооружениями различного назначения [10]. И, наконец, чтобы корабли противника не прошли по р. Сунгари в Амур, напротив устья р. Сунгари было начато строительство *Усть-Сунгарийского укрепленного района* (ширина по фронту 35 км). Оборудование УР включало около 60 объектов.

Для отражения нападения сил противника с морских направлений строились приморские (морские) УРы. Вплоть до 1940 г. им придавалось основное значение в оборонительной системе советского Дальнего Востока. Морской УР включал в себя береговые батареи и лёгкие силы (торпедные катера, малые подводные лодки, разведывательную авиацию малого радиуса действия) для борьбы с кораблями и десантными средствами противника, гарнизон укрепленного района, а также силы и средства противодесантной обороны.

К 1935 г. система береговой обороны побережья Дальнего Востока имела в своём составе *Владивостокский, Шкотовский, Сучанский, Владимиро-Ольгинский, Советско-Гаванский укрепленные районы* флотского подчинения, *Нижнеамурский и Де-Кастринский укрепленные районы*, оперативно подчинённые ОКДВА. Два последних, имевших ширину фронта обороны 15—20 км, предназначались для обороны входов в р. Амур со стороны мо-

ря. Говорить о том, что УРы могли носить наступательный характер и кому-то угрожать, значит, сознательно идти против истины.

Конфликт у оз. Хасан заставил по-иному взглянуть на оборону сухопутных и морских границ СССР на Дальнем Востоке. Главный военный совет РККА в мае—июне 1938 г., прогнозируя обострение обстановки, принял решение об усилении огневой мощи существовавших УРов, строительстве новых на неприкрытых направлениях Государственной границы, переформировании системы обороны сухопутной границы в Забайкалье [11]. Кроме прежних задач ряд УРов получили новое оперативное назначение. Усилению подлежали Гродековский, Полтавский, Барабашский и Благовещенский УРы [12, с. 75]. Система обороны сдвинулась ближе к границе, Забайкальский УР переименован в *Борзинский укрепленный район, сформирован Даурский укрепленный район, а в устье р. Буреи построен Усть-Бурейский отдельный опорный пункт*. В 1939 г. появился *Иманский укрепленный район*, его назначение определялось двумя основными задачами: во-первых, не допустить форсирования крупными силами противника р. Уссури в районе Имана и, во-вторых, обеспечить форсирование р. Уссури нашими войсками.

В 1938—1939 гг. намечалось построить *Шуфанский укрепленный район*, который в случае наступления превосходящих сил противника на Шуфанско-Ворошиловском направлении должен был стать «прочной опорой для упорной обороны наших войск, а при наступлении противника на Полтавский или Барабашский укрепрайоны — обеспечить манёвр войск во фланг и тыл противника, артиллерийское огневое взаимодействие — с левым флангом Полтавского и правым флангом Барабашского УР, стать исходным рубежом для наступления войск [12, с. 75, 76]. Место советско-японского конфликта у оз. Хасан планировалось прикрывать вновь создаваемым *Посьетским укрепленным районом*, который должен был служить исходным рубежом для наступления советских войск в направлениях Хуньчунь или Хойрен, прочно прикрыть направление на Посьет, держать под артиллерийским огнём железную дорогу Юкки — Хуньчунь [12, с. 76].

Большинство долговременных фортификационных сооружений не имело подземного хозяйства или подземных сообщений. Такие огневые группы с выходом в тыл возводились в единичных случаях, непосредственно на линии госграницы или вблизи неё. Таким образом, советские укрепленные районы на Дальнем Востоке до 1938 г. строились преимущественно в оборонительных целях, эта ситуация изменилась лишь после Хасанского конфликта, когда *вновь строящимся* УРа́м ставились и наступательные задачи, однако это вполне объяснимо как с точки зрения существовавшей военной доктрины, так и с позиций тактики.

Япония на оккупированных ею территориях Маньчжурии и Кореи тоже строила укрепленные районы, правда, значительно опережая советское строительство и преследуя другие цели. Японские УРы мало чем отличались от советских, однако их глубина носила ярко выраженный наступательный характер. Так, полоса обеспечения (предполья) имела глубину 3—5 км, главная полоса, подготовленная средствами долговременной и полевой фортификации, — от 3 до 6 км. Вторая полоса отстояла от главной на расстоянии 10—20 км и имела глубину 2—4 км, и, наконец, тыловая

полоса, глубиной от 2 до 5 км, находилась на удалении 15—25 км от второй полосы обороны. Кроме этого, имелись промежуточные рубежи, предназначенные для придания жёсткости обороне и прикрытия тыловых транспортных коммуникаций, крупных аэродромов, военных баз и других важных тыловых объектов [13]. Только промежуточные рубежи можно считать чисто оборонительными.

Казематированные огневые сооружения, составлявшие костяк фортификационной подготовки отдельных элементов укрепленного района (узел сопротивления, опорный пункт) в большинстве случаев располагались не у переднего края обороны, а в некоторой глубине. Стремясь скрыть систему огня и облегчить манёвр оружием и живой силой, японцы создавали отдельные огневые группы, которые связывались между собой крытыми ходами сообщения или подземными потернами [14].

Работы по оборудованию укрепленных районов начались в 1932 г., а с 1934 г. на территории Маньчжурии и Северной Кореи строились капитальные укрепления в районах Баньцзехэ, ст. Пограничной и Дуннина на восточной ветке в районе Хайлара и на западной ветке КВЖД. В районе Баньцзехэ была проложена узкоколейная железная дорога Лишучжень — Баньцзехэ с ответвлением к месту фортификационных работ на горе Наньшань. В районе ст. Пограничной, в непосредственной близости от Государственной границы, на площади до 60 кв. км, усиленными темпами начали воздвигаться укрепления. Такое же строительство было развёрнуто в районе Дуннина (Санчагоу).

Пограниченский и Дуннинский укрепленные районы соединялись трактом, продолжение которого простиралось до Тумыньцзы. Население приграничных хуторов выселили в тыл. Весь прикордон маньчжуро-советской границы был очищен от антияпонского элемента [15, с. 435—436]. Кроме указанных укрепленных районов на границе с современным Приморьем шло строительство *Хутоуского, Мишаньского, Дунсинчженского и Хуньчуньского укрепрайонов*. При относительно небольшой глубине и ширине фронта они были насыщены долговременными фортификационными сооружениями, совершенствование которых осуществлялось вплоть до 1945 г. Так, к началу советско-японской войны Пограниченский УР, имевший по фронту до 40 км, а в глубину 25 км, насчитывал около 400 долговременных фортификационных объектов и 4000 пог. м потерн. Дуннинский укрепрайон, протяжением по фронту до 80 км и глубиной до 18 км, имел около 600 объектов долговременной фортификации, 16 тыс. пог. м потерн, 7 тыс. пог. м противотанковых рвов, 88 пог. км траншей и ходов сообщения. *Халун-Аршанский укрепленный район* протяжением по фронту 60 км и глубиной больше 12 км насчитывал 700 долговременных фортификационных сооружений [14]. Укрепленные районы строились также на севере Маньчжурии (на границе с Забайкальем), в устье р. Сунгари и на других участках советско-маньчжурской границы (*Хайларский, Чжалайнор-Маньчжурский, Сахалинский, Цикэйский, Сунгарийский, Фуцзинский*).

Строительство отдельных укрепрайонов началось после неудачной попытки проверить свои силы в районе оз. Хасан. Так, возведение Фуцзинского УРа в 70 км от устья Сунгари началось в 1938 г. и прикрывало под-

ступы к Харбину. К 1945 г. ширина фронта укрепрайона составила 30 км, глубина — 12 км. Сахалинский УР напротив Благовещенска имел по фронту протяжённость 85 км, по глубине 10—20 км и насчитывал 254 долговременных сооружения.

Территория Северной Кореи, как и Маньчжурии, в 1934 г. оборудовалась в качестве военного плацдарма, особенно заметного в приграничной провинции Канкио-Хокудо, где возводился *Кынхынский укрепрайон*. Строились новые порты и модернизировались имевшиеся в качестве «ворот» японской экспансии на материке. Как военно-морские базы возводились порты Сейсин, Унгый (Юкки), Расин. Сейсин и Расин были превращены в крупные передовые базы флота Японии и основные центры связи с Маньчжурией [15, с. 437].

В 1937—1938 гг., продолжая строительство укреплённых пограничных районов, японские войска часто вторгались на советскую территорию. Японцы строили наблюдательные и командные пункты, долговременные огневые точки, укрепляли их средствами полевой фортификации [16, с. 597—598]. В общей сложности на границах с СССР и Монголией с 1932 по 1945 г. было оборудовано 17 укрепрайонов (на границе с Приморским краем появилось 8 УРов протяжённостью около 800 км).

Другим показателем намерений сторон в инженерном оборудовании театра военных действий является строительство транспортных коммуникаций. Как правило, они имеют двойное назначение — обеспечение народнохозяйственной деятельности и использование в военных целях. Такой характер носило строительство советских железных и автогужевых дорог на Дальнем Востоке в 1932—1941 гг. Военная угроза лишь ускорила этот процесс и скорректировала планы строительства. Прокладка вторых путей Транссибирской магистрали, строительство обходных путей, более удалённых от государственной границы, наряду с оборонительной имели своей целью ускорение развития промышленности и дальнейшее освоение территории Дальнего Востока в качестве сырьевой базы. Планирование строительства сети железных и автогужевых дорог на территории Дальневосточного края осуществлялось в увязке с планами обороны территории, с согласованием командования ОКДВА (Дальневосточного фронта) и Тихоокеанского флота. За годы, предшествовавшие Великой Отечественной войне, на территории современных Хабаровского и Приморского краёв, Амурской области был выполнен беспрецедентный объём работ по строительству транспортных коммуникаций.

Кроме вторых путей Транссибирской магистрали, в том числе на участке Хабаровск — Никольск-Уссурийский (Ворошилов) — Владивосток, в 1932—1941 гг. были отстроены линии Волочаевка — Комсомольск («ВОЛК»), начато возведение Байкало-Амурской магистрали, линии Комсомольск — Советская Гавань, Манзовка (Сибирцево) — Турий Рог. В 1936 г. было признано необходимым строительство железнодорожных веток Биробиджан — Блюхерово (Ленинск) протяжённостью 130 км и Манзовка — Анучино — Чернышевка в долине р. Даубихэ — 100 км [17], Гамарник — Сергеевка с ответвлением на Бархатную [17. Д. 20. Л. 64], Карымская — Хабаровск [17. Д. 21. Л. 28].

В 1936—1941 гг. на территории советского Дальнего Востока было построено большое количество железнодорожных веток локального значения (Воздвиженка — Ново-Никольск, Смоляниново — Дунай, Дунай — бухта Конюшково, разрез Шимеуза — бухта Разбойник и т.д.) [17. Д. 20. Л. 64]. Для манёвра военными силами и связи с угледобывающими районами Сучана была построена железнодорожная линия Смоляниново — Лацис (Находка). Часть этих веток соединяли магистральные дороги с военными объектами (аэродромами, пунктами базирования флота и т.п.), другие обеспечивали маневренное использование железнодорожной артиллерии в районе главной базы Тихоокеанского флота. После хасанских событий 1938 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) по ходатайству Главного совета РККА приняли решение о форсированном строительстве линии Барановский — Посъет [17. Д. 25. Л. 12, 14]. К началу войны все грандиозные планы железнодорожного строительства завершить не удалось. Осталась незаконченной Байкало-Амурская магистраль, законсервировано и возобновлено только в 1943 г. строительство линии Комсомольск — Советская Гавань. Из-за сложности рельефа исключалась из планов линия Семёновка (Арсеньев) — Сучан — Лацис (Находка). Таким образом, только три железнодорожные линии были направлены в сторону границы — Биробиджан — Блюхерово (Ленинск), Манзовка — Турий Рог и Барановский — Посъет. Именно они вели к советским укрепленным районам на границе с Маньчжурией.

Широко представлена география строительства автогужевых дорог, которые наряду с народнохозяйственным имели оперативно-тактическое значение в планах обороны дальневосточной границы. Наиболее масштабные работы развернулись при возведении шоссейной дороги Хабаровск — Владивосток. Дороги оперативно-тактического значения должны были соединить пограничные и приморские укрепленные районы с глубоким тылом. Пограничное направление имели дороги Барабаш — Хуньчунь, Ворошилов — Николо-Львовск, Галенки — Покровка — Полтавка, Ворошилов — Турий Рог, Раздольное — Барабаш, Ворошилов — Гродеково [17. Д. 20. Л. 64].

Разбор просчётов в военном конфликте у оз. Хасан в августе 1938 г. выявил совершенно неудовлетворительное состояние транспортных коммуникаций на юго-западе Дальнего Востока. Учитывая необеспеченность Дальневосточного театра необходимой сетью надёжно действующих, хороших шоссейных дорог, крайне медленные темпы их строительства и низкое качество работ. Главный военный совет РККА вышел с ходатайством в Комитет Обороны о необходимости в кратчайшие сроки завершить строительство около 300 км дорог в Посъетском и Гродековском районах, утвердил план изысканий и строительства в 1939 г. 1244 км шоссейных дорог в Хабаровском и Приморском краях. В общий план дорожного строительства на 1939—1940 гг. вошло 2332 км [12, с. 145—148].

В 1941—1945 гг. в эксплуатации Главного управления шоссейных дорог (ГУШОСДОР) НКВД по Приморскому краю было 2300 км только дорог союзного значения. Часть из них находилась в подведомственной эксплуатации Дальневосточного фронта (ДВФ), укрепрайонов Тихоокеанского флота и местных районных дорожных отделов. Дороги союзного значения находились в хорошем и удовлетворительном состоянии, но более 30%

местных, особенно в северных районах края, были проходимы для транспорта только в сухое время года, а некоторые представляли собой конные и пешеходные тропы [18].

Дорожное строительство на территории Маньчжурии, как и строительство укрепрайонов, имело наступательный характер. В 1934 г. было закончено строительство новых железных дорог Даньхуа — Янцзи — Хойрен с веткой Янцзи — Унгий (Юкки), дающих Японии кратчайший путь сосредоточения войск из метрополии на материк, и Лафа — Харбин (Лабинская). Связанная с Даньхуа-Хойренской железной дорогой, она обеспечивала концентрацию войск Японии в центре провинции и их быструю переброску к границе. Таким образом была создана сплошная военно-стратегическая магистраль Сейсин — Харбин. Завершалось строительство Цехэйской железной дороги Бэйаньчжень — Сахалян, подходящей вплотную к границе с СССР. В стадии окончания находилась железная дорога Тумынцзян — Ниигута (Тумынская), которая являлась кратчайшим путём концентрации японских войск из Японии в районе восточной ветки КВЖД и в направлении низовья Сунгари. С окончанием работ железнодорожная сеть давала мощные подъездные пути от восточного побережья к центру Маньчжурии, радиально расходящиеся от центров (Харбин, Сыпингай, Мукден), и кольцевые по важнейшим операционным направлениям. Это позволяло японцам в кратчайший срок завершить стратегическое сосредоточение и развёртывание войск и большую маневренную гибкость японской армии в будущей войне [15, с. 433—434].

К 1940 г. было закончено строительство новой железной дороги Хурюнь — Хуньчунь, велась линия Хуньчунь — Дунсинчжень, прокладывались вторые пути на железной дороге Мишань — Везана напротив советского Ханкайского погранотряда [16, с. 662]. Железные дороги, построенные японцами в 1932—1941 гг., имели ограниченную коммерческую ценность, но широко могли использоваться в военных целях, как и широкая сеть шоссейных дорог, связывающих приграничные укрепрайоны между собой и с тылами. Практически все дороги предназначались для прохода тяжёлой наступательной техники (танки и др.).

Принципиальная разница в военной подготовке территории Дальнего Востока СССР и Маньчжурии заключалась в том, что наши дальневосточные границы укреплялись на собственной территории, а японские — на оккупированной ею китайской территории. Японской стороной признавалось, что укрепление границ СССР имеет оборонительный характер. В Памфлете военного министерства Японии, изданном 5 ноября 1936 г., прямо говорится, что «...цель строительства на Дальнем Востоке состоит в том, чтобы сделать его экономически самостоятельным, что даст военную самостоятельность колоссальной Дальневосточной армии СССР». Отмечалось также и направление вложения средств — промышленность и пути сообщения [19]. Если военно-политическое руководство Японии понимало, что укрепление границ советского Дальнего Востока вызвано исключительно обеспечением неприкосновенности и суверенитета, то что же могло беспокоить наших противников? Ответ на этот вопрос дал начальник 1-го отдела штаба Квантунской армии полковник Банзай в новогодней статье

1937 г. в маньчжурской прессе: «Что касается так называемых «точек» (укрепрайонов на границе. — *Прим. авт.*), то хотя некоторые и склонны рассматривать их как чисто оборонительные позиционные сооружения, но это совершенно неправильный взгляд... Ибо военная наука учит нас: твёрдо обеспечить оборонительную позицию в одних пунктах — это значит успех наступления главными силами в других пунктах» [19. Л. 97].

Совершенствование оборудования укрепленных районов и развитие транспортных коммуникаций осуществлялось, когда советский народ вёл кровопролитную войну с германским фашизмом на западе. Постоянная угроза образования второго фронта на востоке вынуждала советское военно-политическое руководство держать в пограничных областях Дальнего Востока значительный контингент сил и вооружения.

Таким образом, анализ подготовки сопредельных территорий Дальнего Востока к войне со всей очевидностью свидетельствует о явно наступательном подходе японцев в оборудовании Маньчжурии и преимущественно оборонительном строительстве на советской территории, а утверждение о том, что Советский Союз готовил нападение на японские войска в Китае, не имеет под собой почвы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Правда. 1935. 24 янв.
2. Смирнов Л.Н., Зайцев Е.Б. Суд в Токио. М.: Воениздат, 1978.
3. Хирата С. Как мы будем воевать / пер. с яп. Токио, 1933.
4. Исии Кикудзиро. Дипломатические комментарии / пер. с англ. А.А. Трояновского. М.: ОГИЗ, Госполитиздат, 1942.
5. Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1843—1925) / Труды Московского института востоковедения им. Н.Н. Нариманова. М., 1927. Т. 6.
6. Внешняя политика СССР: сб. док. Т. 3 (1925—1934). М., 1945.
7. Большая советская энциклопедия. М.: ОГИЗ, 1937. Т. 28.
8. Винниченко М., Рунов В. «Линия Сталина» в бою. М.: Яуза, Эксмо, 2010.
9. Калинин В.И., Воробьев С.А. Сталь и бетон против Микадо: Береговая оборона и укрепленные районы сухопутной границы на Дальнем Востоке СССР в 1932—1945 гг. // Крепость России. Вып. 2. С. 81.
10. РГВА (Российский государственный военный архив). Ф. 25871. Оп. 2. Д. 521. Л. 49—91.
11. РГВА. Ф. 4. Оп. 18. Д. 46. Л. 81—116.
12. Главный военный совет РККА. 13 марта 1938 г. — 20 июня 1941 г.: док. и материалы. М.: РОССПЭН, 2004.
13. Ястребов В. Фортификационная подготовка Японией маньчжурского плацдарма // Военно-инженерный журнал. 1946. № 1.
14. Ястребов В. Огневые фортификационные сооружения японских укрепленных районов // Военно-инженерный журнал. 1946. № 8, 9.
15. Пограничные войска СССР. 1929—1938: сб. док. и материалов. М.: Наука, 1972.
16. Пограничные войска СССР. 1939 — июнь 1941: сб. док. и материалов. М.: Наука, 1970.
17. РГАСПИ (Российский государственный архив социально-политической истории). Ф. Оп. 162. Д. 19. Л. 28; Д. 21. Л. 28; Д. 25. Л. 12, 14; Д. 20. Л. 64.
18. ЦВМА (Центральный военно-морской архив). Ф. 2450. Оп. 1. Д. 154. Л. 53—83.
19. ГАХК (Государственный архив Хабаровского края). Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1553. Л. 53, 97.
20. Яковлев Н.Н. 3 сентября 1945 года. URL: http://www.militera.lib.ru/h/yakovlev_nn5/05.html (дата обращения: 18.03.2010).