

哈爾濱商標陳列館
トツレフンバ

最近西伯利亞產業業
發達成就(上)

昭和五年二月
第三百三十三號

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 60 1 2 3 4 5

始



露滿蒙通信刊行會規定

- 一、本會は歐露、西比利亞及滿蒙の財政、經濟、金融その他一般事情を調査通信するを目的とします
- 一、本會は左の刊行物を發行します
 - (イ) 露亞時報—露滿蒙地方の財政經濟その他一般事情の記事があります(月刊雜誌)
 - (ロ) パンフレット—同上記事を三十頁乃至百頁に一纏めにしたる單行書であります(月二回)
 - (ハ) 週報—週内哈爾濱地方に起りたる出來事を簡報し讀者の質問に供するのであります(週刊謄寫版)
- 一、本會は哈爾濱商品陳列館内に設けてあります
- 一、會員は一ヶ年拾貳圓の會費を前納しまして前記諸刊行物を受納するのであります

北滿洲哈爾濱道裡斜街商品陳列館内

露滿蒙通信刊行會

哈爾濱商品陳列館

パンフレット第百二十號

最近西伯利産業の發達に就て (上)

エマ、エス、ユルツオフスキ氏が多年現時西伯利産業に關して研究し居られしことは周知の處であるが、此度其發達に關し意見を披歴し、短行冊を公にされた、吾人の裨益する處少からざるを知り、茲に縮頁秋野中一をして翻譯せしめ讀者の座右に供する次第とす。

昭和五年二月廿八日

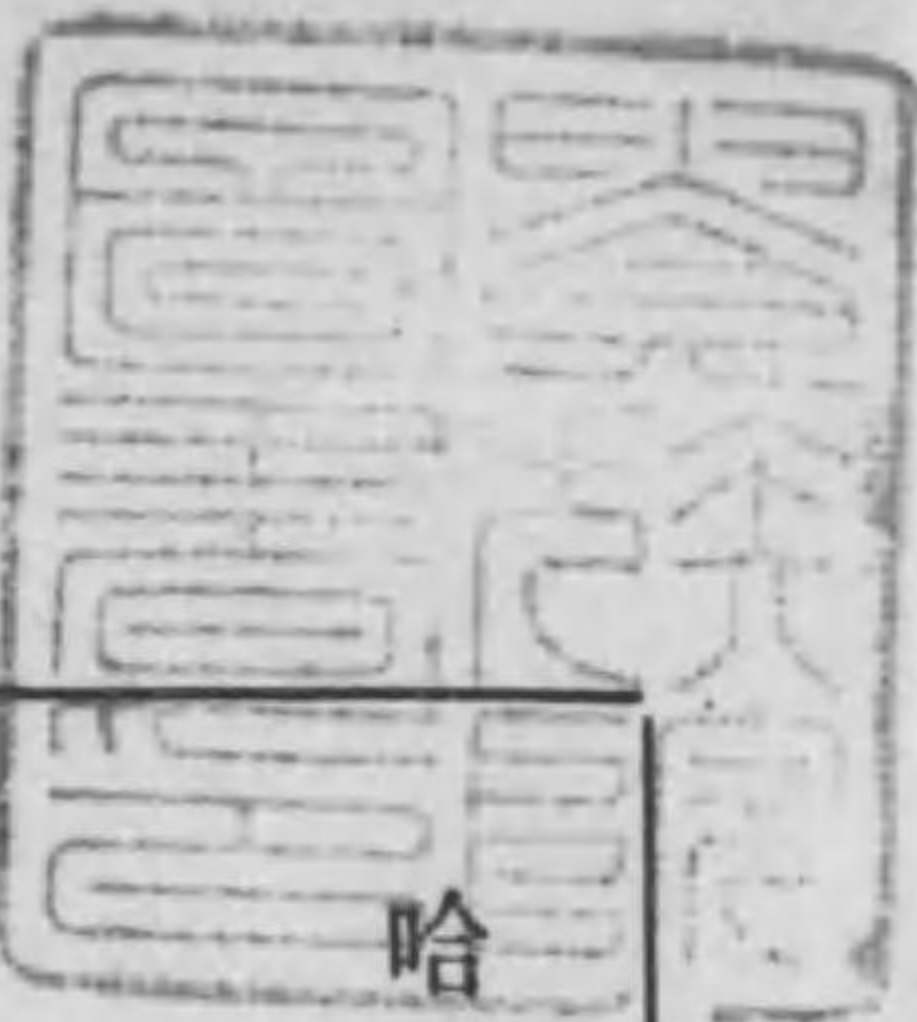
森 御 蔭

露滿蒙通信刊行會規定

- 一、本會は歐羅巴、西比利亞及滿蒙の財政、經濟、金融その他一般事情を調査通信するを目的とします
- 二、本會は左の刊行物を發行します
 - (イ) 露、亞、時、報、露滿蒙地方の財政經濟その他一般事情の記事があります(月刊編輯)
 - (ロ) パンフレット(同上記事を二十頁乃至百頁に一纏めにしたる單行書であります)
- (ハ) 週報(露、亞、時、報、露滿蒙地方に關りたる出來事を簡報し讀者の質問に供するのであります(夏刊編輯版))
- 三、本會は哈爾濱商品陳列館内に設けてあります
- 四、會員は一ヶ年拾貳圓の會費を納納しまして前記諸刊行物を受納するのであります

北滿洲哈爾濱道裡科技術商品陳列館内

露滿蒙通信刊行會



哈爾濱商品陳列館

パンフレット第百二十號

最近西伯利産業の發達に就て (上)

エヌ、エス、ユルツオフスキ氏が多年現時西伯利産業に關して研究し居られしことは周知の處であるが、此度其發達に關し意見を披瀝し、短行冊を公にされた、吾人の裨益する處少からざるを知り、茲に館員秋野中一をして翻譯せしめ讀者の座右に供する次第とす。

昭和五年二月廿八日

森 御 蔭



最近西伯利産業の發達に就て(上)

目次

一、概説……………一

 現西比利の區劃……………一

 經濟的特長……………三

 産業……………四

 都市……………一二

二、産業一般……………一九

 殖民……………二〇

 交通……………二五

 商業……………三四

 工業……………三六

 農業……………三七

 西比利國民産業大改造案……………三九

◇ 本書に引用したる計量呼稱左の如し

キ ロ 米 九町十間

屯 二六六貫六六〇匁

布 度 四貫三六〇匁

留 金一留は一圓〇三錢

ヘクター 一町二五歩

デシヤーチン 一町一反四畝八歩

スタンダード 計量の單位を指すものにして各國各品目に依りて異なるが故に判明せず

最近西伯利産業の發達に就て(上)

西伯利の現状

一 概 説

歐洲大戰前の西伯利は其境域廣漠として、西はウラル山脈、東は太平洋、北は北氷洋、南は支那及中央亞細亞の諸邦と境し。自然此所に行はるる産業も幾多の相異の點を有して居たのは當然であつた。而して經濟の發達に伴ふて其内部産業の相異は益々甚しくなつて行く、帝政時代の行政劃即ち州、縣、郡等は二十世紀の始めに於て既に其の經濟狀態に適せず、又産業發達の步調と相伴ふて居なかつた。

現西伯利の區劃

ソウエート官憲の國策としては、少數民族を獨立せしめ産業及文化の發達を遂げしめんとする

にあるのである。其結果として一九二〇—二一年に行政区劃の現西伯利の區劃改正が行はれたが西伯利の西部ではウラル州がキルギズ共和國に入り、東部では新にヤクーツク、ブーリヤト・モンゴル、極東の三共和國が組織された、現在西伯利の名稱は中央部なるオムスクミールクーツク兩都市間にして、一九二〇年に西伯利革命委員會の統治下にあつた土地に用ひられて居る、本編は此の範圍の記述である。

此の區劃は西伯利革命委員會統治下の西伯利を、一九二五年に至つて西伯利地方に定めた事に確定された、之と同時に以前の縣、郡等の區劃が廢止され、之に代ふるる管區、分管區が制定された。

此組織に統一されて以來七ヶ年を経山したが、其間に現在の西伯利地方に編入された諸管區は或る點迄確固不動のものとなり、他管區との境界も判然として來た。

ソウエート聯邦組織から云ふに西伯利地方は、露西亞社會主義聯邦ソウエート共和國を構成する一分子として、歐露の自治共和國、自治州、自治縣と同一資格を有し、實質から云ふ時は一の行政、産業の區劃である。

西伯利地方實行委員會が夫等の管區に對し有する權利は、歐露の縣實行委員會の有する權利に比して若干廣範であつて、自治共和國政府の有する權利に近くしてウラル州、北高架斯、極東等の實行委員會の權利と同一である。

西伯利地方の特長は左の諸點にある。

西伯利地方經濟的特長

(一)人口の密度が稀薄で、極東ヤクーツク、カザツクスタン、歐露の北部諸縣及中央亞細亞諸共和國に相似て居る。

(二)交通運輸の施設貧弱にして此點も第一項の諸地方に似て居る。

(三)ソウエート聯邦輸出バランス中西伯利地方は重要な位置を占めて居る。

(四)西伯利地方は林産、鑛産の點より見て世界有數の豊富地である。

(五)國家が特に保護に任すべき土人が多數である。

(六)聯邦内の人口過剩地方より移民を送り、盛に殖民事業をなすの可能性に富む。

各管區は其經濟的特長に基いて區劃されたものであるから、當然各地共特徴ある産物を有すべ

き管なるも、此所には夫を略述する。

西伯利地方の管區は總て二十を算するが、之を鳥瞰的に分類するに四類に分たれる。

西伯利管區の産業

(一)山林、半農、半事業地、主として殖民地向の管區にしてタールスク、トムスク、アチンスク、クラスノヤルスク、カンスク、ツールノフ、イルクーツク、キレンスクの諸管區。

(二)高原或は森林高原地區でオムスク、スラブゴロツト、バラビンスク、ノオシビルスク、カールメンスク、ルーブツォフ、バルナウール、ピースク、ミヌシンスクの諸管區。

(三)山地高原、牧畜、農業地、土人多きハカツス管區及オイロツト自治共和國。

(四)現在及將來に於て最も工業に適する地、目下クーズネツツ管區のみ。

以上の各管區に付き大體の特徴を擧ぐれば

(一)タールスク管區、イルツイツユ河ありて交通動脈をなし鐵道無し、最近十年間に今日の殖民成績を擧げた、森林及湖沼ありて木材及魚類を産し、原料とする手工業比較的發達し、生産品を南方の高原地方に移出する等、殖民事業上有望視せらるるも、目下移住する者少し。

(二)トムスク管區、オビ河ありて幾多の支流を有し、其大なるものは航行可能なり、主なる支流はトミ川、チュールイム川、ケーチ川、ツィム川、ワツフ川、チャヤ川、バラペリ川、北部にオビ河、エニセイ河を連絡すべき運河あるも未完成のま、放棄され、南部は大西伯利鐵道に依つて横斷されて居る。南部はアンジエロ・スーチエン高原にして農業及諸事業に適するも、北部は廣漠たるナルイム地方にして殆んど土人のみ居住して狩獵及漁業の利あるに過ぎない、本管區の將來は殖民及森林の利用如何に依つて左右せらるべく、殖民事業は北部地帯が一般に沼澤地である事、及鐵道交通の便を欠く事に依つて困難を感じる、人口稀薄なる事、交通不便なる事が相待つて今日迄林木の伐採利用を妨げて居たのである、少なくともタールミツィム河口線、トムスク・エニセイスク線、イジモルスカヤミズイリヤン線を敷設する必要がある。

(三)アチンスク管區、チュールイム河、西伯利鐵道及アチンスク、ミヌシンスク支線ありて交通の便あり、北部は人口稀薄にして將來殖民し得る余地充分あるも、トムスク・エニセイスク鐵道又はアチンスク・エニセイスク鐵道の敷設を待たなければならぬ、住民は主として農業に従つて居る。

(四) クラスノヤルスク管區、エニセイ河、アングラ河下流及西伯利鐵道線があつて交通路を爲して居る、北部には有名なるエニセイ金鑛地ありて、トムスク・エニセイスク鐵道或はアチンスク・エニセイスク鐵道敷設せらるるに至れば、採金業は勿論林業も多大の發達を遂げ得る、同管區は地理的及經濟的にミヌシンスク地方、タンナ・ツーパーン共和國及ツールハン地方と密接なる關係を有して居る。

ツールハン地方、クラスノヤルスク管區に編入されて居るけれども、之は獨立に記述する方が都合が良い、同地方の面積は百五十萬平方キロ米で人口二萬に過ぎず、殆んど無人の境である。地方内をエニセイ河が貫流し、之に水量多きツングースカ川等の支流がある、エニセイ灣及北氷洋岸の漁業及海産物採集は有望である、又エニセイ河口を經山する北氷洋航路もある、クレーイの黒鉛、ノリリの石炭及金、白金等の鑛産も豊富である、同地方は北極圏に接觸して居る爲め諸種の土民居住し農業は全然經營不可能で、現在は狩獵および漁業が主生業であるが將來は鑛業に移るであらう。

(五) カンスク管區、アングラ河及西比利鐵道があつて大交通路をなして居る、北部はアングラ沿岸地方を稱し、住民及産業の點より見てツールハン地方に類似して居る、南部は農業、工業に適し、岩鹽及雲母の産出あり、將來殖民地として有望である、尙ほトムスク・エニセイ鐵道にはタイシエット・クート河口鐵道が敷設されるれば、アングラ沿岸の林業は盛大に趣く可能性がある。

(六) ツールノフ管區、管區内にアングラ河及其支流ビリューサ川、イリム川およびオカ川並に西比利鐵道が走つて居て交通の便がある、近くタイシエット・クート河に鐵道も敷設される筈である。管區は一般に農業に適し且つ北部にありては工業も有望である、世界最少民族たるカルガス人が五百人程管區の西北部に住で居る、先人未踏の沃地多く將來殖民地として有望である。

(七) イルクーツク管區、アングラ河、レナ河上流及西比利鐵道があつて交通に便である、南部及中部は山林地帯及山地帯で、現今住民は主として農業に従事して居るが、將來工業發達の見込がある、例へばチエレムホフ炭坑、ハイチン陶磁器工場、岩鹽、雲母、林木伐採等が之である。

ボダイボ分管區、行政關係上イルクーツク管區に編入されて居るが、キーレン管區に依つて地域的に分離されて居る程で、其特徴から云ふても非常に異つて居る、本分管區はビチム川および其支流を中心として活動し、採金事業の消長に依つて左右される、世界有数の産金地である。

(八)キーレン管區、西比利地方諸管區中地積の點に於て最大なるもの一なるも、人口極めて稀薄であつて、レナ河、ツングスカ川流等に居住して居るに過ぎない、目下農業は不振なるも農耕に利用し得る土地廣大なるに依り、レナ沿岸鐵道敷設されて、居住者多き地方と連絡を保ち得る時は多數移住民を收容する事が出来る、目下住民は自己の食料を得る範圍にて農業に従事するの外狩獵、運搬業等に從つて居る、將來本管區は隣接採金地への食料供給地となる可能性がある、ツングスカ川はツールハン地方との交通路となり、レナ河はボダイボ金鑛地及ヤクーツク共和國との交通路となつて居る。

(九)オムズク管區、イルツイシユ河の外、鐵道に依つてチエリヤビンスク市及スウエルドロフスク市に達する事が出来る、高原地帯であつて生業は農業である、管區の南部に全然土着したるキルギズ人が居住して居る、農産物の剰余、牛乳製品、農産品の加工業が多く、輸出貿易上重要な位置を占めて居る。

(十)バラビンスク管區、本管區内には西比利鐵道、オミ川上流、チャン湖等ありて交通の便ある外、將來タタールスク・ツイミ河口鐵道支線も敷設される筈である、中部及南部地方は比較的

人口多きも、北部は山地沼澤地で隣接のワシユガンに連続した不毛地である、生計は主として農業である、チャン湖では古來漁業が盛に行はれ、漁獲物は小魚であるが、歐洲大戰前はウラル地方に移出されて居た、管區の將來は殖民に待つ必要があるが、それはワシユガン地方に鐵道敷設を見たる後で、其地帯は一體は沼澤地であるから土地の乾燥事業に巨費を要する欠點がある。

(十一)スラブゴロツド管區、一體の高原地帯で、黒土地帯もあり鹽湖もある、而して西伯利鐵道タタール驛から、スラブゴロツド・パウロダルに行く支線に依つて本線と連絡して居る、農業を主生業として居る。

(十二)ノナシビリスク管區、オビ川、西比利鐵道、ノナシビリスクよりバルナウルに至る支線(西比利ツルケシタン鐵道の地點)がある外、將來コリチユギノに行く支線も出来る筈である、本管區は北部及東南部を除くの外、人口多く、農業を主生業とし、將來は工業中心たるノナシビリスク市と連絡して、相當の發達を示すであらう。

(十三)カーメンスク管區、オビ河を除き交通路と稱すべきものがない、高原地帯で人口多く、農業が盛である。

(十四) ルーブツオフ管區、交通路としてはチュームイシ川及其支流たるアレイ川、アルタイ鐵道がある、將來クルンダ及リツデル行の兩支線が敷設される筈である、人口稠密にして農業盛なるも、水利悪しく灌漑工事を要する土地が多い、將來甜菜栽培有望にして製糖工業が行はれるであらう。

(十五) バルナウル管區、交通路としてはオビ河。ノナシビリスク・バルナウル・セミバラチンスク鐵道があり、將來バルナウル市はクルンダ及クースネツミ鐵道で連絡される筈である、本管區も前項ルーブツオフ管區と同様に、目下農業を主業として居るが、將來は製糖業が盛に行はれるであらう。

(十六) ビースク管區、水路としてはビー川、カツーン川、チャルイン川があり、鐵道としてはバルナウルからビースクに至る線がある、管區の南部は山地、北部は高原である、人口比較的稠密にして主業は農である。

(十七) ミヌシンスク管區、エニセイ河ありて本管區ミ、クラスノヤルスク及ウリヤンハイ地方(タンナ・ツービン共和國)ミを連結して居る、西比利鐵道ミはアチンスク・ミヌシンスク鐵道に

依つて鐵道が敷設される筈である、人口の密度は極めて不平均で、生計は農業に依つて立て、古來西比利の穀倉ミ稱せられた程で、穀物剰余量が非常に多い、鑛産物亦豊富なるも未だ採掘せられたるものなし。

(十八) オイロチャ管區、山地多く土人居住し、鐵道の便なし、河川交通はビー川、カツーン川チャルイシ川に依る、チューイ郵便道路ありて蒙古ミの往復をなし得る、主業は牧畜なるも一般に産業的に貧弱なり、將來蒙古ミソウエート聯邦ミの貿易盛に行はるる際にはトランジツト地帯として發達すべし。

(十九) ハカツス管區、交通路としてはエニセイ川、アバカン川およびアチンスク・ミヌシンスク鐵道がある、住民は露人および土人の混住にして、前者は主として農業、後者は農牧に従ふ、乾燥地多きが故に灌漑工事を施行する必要がある、鑛物豊富なるも目下採鑛休止中である、アバカン鑛坑山の如きは其一例である。

(二十) クズネツ管區、交通路としてはトミ川、コンドマ川、ムラツサ川があり、鐵道はユルガ驛からシチエグロウスク町・クーズネツ町に至り、尙テリベス町に達して居る、北部、中部は

主として農業に従ひ、南部は農産物加工に従ふ、南部にはシヨレットツ土人が住で居る、同管區の著名なる事業はクズネツツ探炭事業、ケメロフ化學工場等で、將來はテリベスに大規模の金屬工場を設置する筈である。

西伯利の都市

今を去る三十五年前西比利鐵道の敷設せられたる時にありては、縣都を稱するものはオムスク、トムスク、クラスノヤルスクおよびイルクーツクの四市に過ぎず、郡都の數も十五、六を算するに止まつた、市街地住民は合計二十五萬人を出でず、全人口二百五十萬の一〇%に當つて居た。各都市の價値、人口、人種、並に市街地の外部に及ぼす影響等は、總て其都市に存する行政官廳の如何に依つて定まつた。

縣都は其住民中に多數の官吏を有し、中等、高等の學校は此所に集合し、行政事務の爲め往復する官吏其他の爲め常に繁昌した。

僧正、縣知事、警察署長、裁判所長、諸學校長等は常に都市の中央人物で、各機關、團體等の牛耳を採つて居た、監獄、兵營、寺院等の大建築物は遠く市外から望見され偉觀とされた、之等

主要人物と一流實業家は常に提携して無爲の日を俱樂部に送り、極めて平靜であつた。

市内の工業は規模極めて小にして、雇傭労働者の數も云ふに足らず、又彼等の生活も何等自覺の跡なく、醉生夢死の有様であつた。

郡都は縣都の縮圖に過ぎない

其當時にありて即ち一八九〇年代に、著名なる都市はトムスクおよびイルクーツク市にして、既に四萬乃至八萬の人口を有し、オムスク、クラスノヤルスク、バルナウル等の都市は二萬―二萬五千の人を有した、之に次で人口一萬を有する都市としてビースク、ミヌシンスク、エニセイスク、コルイクニ等があつた。

オムスク市は他の都市と異り、コザツク軍管區司令部があり、高原地方總督駐在し、西比利唯一の士官學校があつた。

バルナウル市はアルタイ皇室領の管理局があつて、宮内官、技術者多く、鑛業が行はれて居た。ビースク市、ズマイノゴールスク市は金屬工業及蒙古貿易に依つて起つた市街地である。

トムスク市はトボリスク市に先じて第一西伯利大學校を開いた、西伯利鐵道敷設當時はトム

スク大學は醫科のみの單科大學で、學生も少なかつたが、各般の市街設備好く、大新聞もあつた爲め、遂に西部西比利文化の中心地となる事が出来た。

東部西比利文化の中心となつたのはイルクーツク市で、同地の圖書館、東部西比利地學協會支部等は其主なるもので、シチャボフ、ヤドリソツエフ、ポターニン等は皆此所で勉強し活動したものである。

諸都市例へばトムスク、クーズネツツ、クラスノヤルスク、エニセイスク、イルクーツク等の繁榮は常に採金事業と關係を有して居た。

西比利鐵道敷設は其經濟方面に都市の上に大變化を及ぼさしめた、市街地住民の人口は總て一大躍進をなし、村落住民も急激の増加をなしたけれども、市街地の發達には到底及ばなかつた、之と同時に生活の上にも一大變化が生じて來た、即ち富めるものは益々富有となり、貧困なるものは益々其度を深刻にした、又一方新市街地が米國式速度を以つて建設されて來た。

西比利が經濟的に發展して來たのは同鐵道の敷設が終り、穀物輸出が盛に行はれ、工業が起る様になつてからの事である、但し工業は未だ最新式の大規模と云ふにあらざるも前の手工業の域

を脱する事を得た、從來第一位を占めたる採金は採炭に其位置を奪はれ、バター製品の輸出は毛皮輸出を追ひ越すに至つた。

經濟上の大變動が其影響を都市の上に及ぼすのは當然で、鐵道線から除外された都市、例へばコルイバニ、エニセイスク、ズメイーゴールスク等は當然衰微して來た、コルイバニ市の如きは一萬二千の人口は八千に減少し、村落の列に入り、住民は家屋を解體して新興都市ノヲシビリスクに移した。

エニセイスクも一八九七年には人口一萬一千五百を算し、西伯利著名の都市たりしも一九二六年には四千七百に減じ、市内には無住家屋のみ多く、辛ふじて上下する汽船に依つて生活する悲惨狀況に陥つた。

ズメイーゴールスク市も盛大なる鑛業は過去の夢と化し、今は貧弱なる商工村落と化し、西伯利都市表から削除された、ナルイム、イリムスク、ウエルホレンスク及バラガンスク等歴史的に有名なりし都市は、皆一樣に同一運命に陥いつてしまつた。

トムスク市は歴史上著名なる市街地なるのみならず、嘗て西伯利第一の都市として其名高かり

しも、西伯利鐵道幹線から除外され、支線を以つて連絡するに過ぎざるが故に、人口は増加したるも昔日の如き重要位置を失ひ、西部から水路で来る貨物の積換地點としての使命を失つた、只其地に在る高等學府の存在に、ナルイマ地方との連絡及其附近の村落に對する工業品供給地として辛ふじて面目を保つて居るに過ぎない、されど上記トムスク及エニセイスクの兩市は其間に於ける鐵道の敷設に伴ひ、山林地の工業發達を以て將來を期待し得るのである。

而して西伯利鐵道と大河川との交叉點及其附近の都市は大發展を示した、例へばオムスク市は一八九七年には人口三萬五千の小都市であつたが、一九二六年には十六萬の人口を有し、貧弱なる官吏町から一躍して商工中心の大都市となつた。

バルナウル市は、一八九七年人口二萬一千なりしもの、一九二六年には七萬三千八百人に、クラスノヤルスク市は二萬六千人から七萬二千百人に増加した、郡都中最も急激なる發達をしたのは、アチンスク・ミヌシンスク鐵道の起點であるアチンスク市である、イルクーツク市も亦トムスク市と同様に學府の都となり、人口を増加したけれ共、レナ地方及ザバイカル地方に對する鍵たる位置を失墜した、レナ沿岸に對しては辛ふじて以前の位置を保つて居るが、タイシエツ

ト或はツールンから鐵道が豫定の通り敷設される時には、ボダイボ採金地及ヤクーツク共和國に對するイルクーツクの價値は、非常に失墜される虞がある。

上記の如き西伯利都市の代表的ものゝ列んで、鐵道敷設に依つて刺撃され、經濟上の必要に依つて新興したる諸都市を見る事が出来る、例へばバラビンスク、タタールスク、ノヂシビリスク、タイガー、ジマー、ツールン、ループツオフスク、チエレムホボの如きが之である。

就中今昔の感に堪へないのはノヂシビリスク市で、三十五年前にはカーメンカ川の河口にあつた數十戸の貧弱なる漁村であつたものが、今日では十二萬の人口を有する堂々たる大都市となつて居る、同地は甚だ地の利を占めて居り、其將來は洋々たるものがある、ツールケスタン・シベリヤ鐵道工事が完成し、ウラル地方に向けてクーズネツツの石炭及コークスが、支線に依りノヂシビリスクを經由して送られ、クーズネツツ又はノヂシビリスクにカザクスタンの礦物を原料とする金屬工場又は化學工場が建設せらるる時にはノヂシビリスク市の繁昌は實に驚くべきものがあるであらう。

遠き將來を相像せずとも五ヶ年計畫完成の曉に於ける同市の發達は非常なもので、工業上より

云ふ時は五ヶ年後には、農具工場、豚燻肉工場、亞麻工場、製靴工場、皮革工場、大油房等が設立せらるる筈である。

西伯利の若き都市は其發達の上から、一は商業及運輸に、一は鑛業に基調を置いて居るこ云ふ事が出来る。

西伯利鐵道敷設以來三十五年間に、鑛業に基いて發達した都市及市街地の主なるものはシチエグロウスク、レーニンスク・クズネツキー(コリチューギー)、チエレムホボ、ボダイボの諸市及労働者市街地、アンジェルカ、スージエンカ、プロコビエフ等である、一八九七—一九二七年の間に、シチエグロウスク市は三千九百人から二萬一千五百人に、レーニンスク・クズネツキーは二千人から一萬九千六百人に發展した、之等は西伯利現代鑛業の中心點であつて、兼ねてプロレタリアの根據地である。

他に又一團の新興都市があつて、運輸労働者を中心として成立して居る、即ちタートルスク、ボゴトール、タイガー、バラビンスク、ジマー等の諸都市で、之等は其他に鐵道工場又は機關庫が置かれた爲めに出來たものである、オムスク、クラスノヤルスク、ニージネウジンスク、トムス

クの如き舊市街にありても、都市のプロレタリアを稱する者の中堅は同じく鐵道従業員であつて一九〇五年の露國第一回革命の際には、彼等は極めて光輝ある活動をなし、革命史の一頁を飾つて居る、其當時及其後に著名となりたるクラスノヤルスク共和國を稱するは、鐵道従業員を中心として組織されたものである。

現今の西伯利労働者集部落の外観は、決して賞賛するに足らず、只多數労働者が市街地の外観に顧慮せずして集團居住するに過ぎない、併し現に住宅建築費、俱樂部建築費等が交附されつつあるから、漸次其面目を一變するに至るであろう、特にノヲシビリスク市や、オムスク市の如きは其郊外と共に市區改正せられ堂々たる工業都市の觀を備ふるに至るであろう。

二 産業一般

西伯利産業發達の成否は、左の諸問題の解決如何に非常に密接なる關係を有して居る。

(一)人力を以つて廣大無邊にも稱し得べき西伯利の天地を開拓する事、及既住地の人口を増殖せしむる問題。

(二)交通機關を完全にし以つて現在の不便なる産業状態から脱出する問題。

殖民問題及運輸問題は西伯利經濟發展上、一日も等閑に附する事が出来ない、西伯利産業に共同的精神を吹込む事、地方經濟發達上社會主義的國家精神を計劃的に振興する事も必要なれども前二問題に附隨するに過ぎない。

クリエチエフスキー博士は、嘗て「露國の歴史は取りも直さず露國の殖民史である」と云ふて居るが、之は其ま、尙今日の西比利に向つて云ふ事が出来る、如何にすれば西比利は今日尙聯邦歐露方面の人口過剩地から移民を送り出す殖民地に充當されて居るからである。

西伯利の殖民

西比利の殖民史を稱するも必ずしも其形式は一貫して居ない、或は國家が一定の移住制度に依つて行ひ、或は人民が必要に驅られて行ひ、或は農民の衆團が勝手に移住した事もある。

十七世紀の頃莫斯科政府がウラル附近から西比利大郵便道路沿線に農民を移住土着せしめたのは、西比利へ露國穀物の流出するを防ぎ、又露國內の饑饉を防ぐ目的に出でたるもので、純然たる農業殖民である。

ウヤトカ縣人及ヘルミ縣人等がウラル以東に進出し、西比利の大河川の下流地方に放浪生活をなし、主人に伍して野鳥を狩り、野獸を追ひ、所謂毛皮を主目的のなしたる時代及アングラ川、キレンガ川等の河畔に土着して農業に従事せんとしたるも、土地の肥沃ならざるに依り又々銃を手にして鳥獸を狩り、漁網を操りて魚類を漁つた、之等を主業と化したる時代の自由移民は職業殖民である。

十八世紀及十九世紀當初ベテルブルグ政府が、農奴の如く労働者を使役する制度を定め、西比利の諸鑛山、諸工場に労働者を招致する必要に迫らるるや、其等の地に向つて強制又は自由殖民を行つた、之等は皆な工業殖民である。

如斯殖民形式に於ては種々ありし雖も、最も普通に行はれたるは耕地開拓を目的とする農業殖民であつた。

十九世紀の六十年代から二十世紀の二十年代迄に、五百五十萬人の移民がウラルを越へて西比利に流れ込んだが、皆農業移民であつた。

新開地に於て農業に従事せしむるに云ふ事は、如斯多數民衆をして移住の觀念を起さしめたる

大原動力であつた。

政府は殖民方針に屢々變改を加へたが、結局ウラル以東に農民の移住する運動に付ての指導權を手中に收め、遂に農業殖民を主とする事に決定したのである、殖民地の探險、移住地の下準備等は總て此目的を以つて行はれた。

然し歐洲大戰前には農業殖民のみを唯一の方針として行ふ事は若干困難であつた、即ち農民が容易に手に入れ得る土地は殆んど全部開墾しつくされ、土地は瘦せ、農民は之を改良する方法を知らず、農事も既に將來を危ぶまるに至つた、多くの殖民豫定地も其位置、土壤の如何に依つて名のみで移住希望者無く、徒らに放置せらるるに至り、百萬人余の移民は空しく本國に歸還し檢分者を派遣して土地の撰定を終りたる後に來りたる者も、其六〇%も失望して歸國するの有様であつた。

ステップ地方及森林ステップ地方は最も殖民好適地と目されて居たが、既に其土地に不足を感じるに至つて、低地山林地に着目しだした、如斯方向轉換が行はるるに同時に、前方針即ち農業を目的として、西比利に殖民を續行する事の可否は疑はれる様になつて來た。

現今でも西比利の或る地方に對しては、依然として農民殖民を主とするに付て異論のない事は明であるが、又或る地方の殖民方針は、農業職業—職業農業—混合殖民を主とし、必要も一理あるのである。

之と同時に工業殖民問題も擡頭して來る、西比利は將來インダストリーの地方として立つべきであつて、之に關しては幾多の文献がある、之等文献に記載してある處を實現するに、最も必要なるものは勞働力である、之が爲に工業殖民が必要と認められる、西比利には幾多豊富なる天産物があり、諸管區皆工業を發達せしめ得る可能性があるのであるから、工業殖民は行政的および地理的に見て各管區に付て個々に論述する事が出来る、例へばツールハン地方、エニセイ採金地方、レナ・ビチム採金地帯等には、純然たる工業移民のみを收容する事が出来る、此地方に農業殖民を收容すべきである。

純工業殖民問題は既に人口に上りし事も多いが、吾人の見る處を以てすればテリベス工場、アルタイの砂糖工場および北部地方の大林業豫定地等の附近の殖民のみが、純工業殖民の特徴を具すべきものである。

過去に於ける西伯利殖民は幾多の欠點を有し、現在は其矯正に努力して居るわけである、現時の殖民事業は其豫定地の詳細なる研究を移住運動に一定の計畫味を注入せんとして居るのである、最近數年間に西伯利が收容し得べき移民數如何の問題が生じて來る、但し政府當局としては西比利が出來得る限り多數の移民を收容せん事を希望して居るけれ共、容易に開墾し得る土地が欠乏しつつある事、山林地帯を殖民地として適當に準備し、又遠隔なる豫定地と既住地間に交通路を設くるには、極めて多額の經費を要し、國家が急に之を支出し得ざる事情にある事が相待つて移民希望者の受付を一定數に制限するの必要に迫られて居る、之に付て西比利地方實行委員會は、最近十五年間の移民收容數を二百萬人と限る必要を認めて居る。

理論的に云ふ時は西比利は極めて多數の移民を收容し得る余力もあり、又收容しなければならぬ、如何となれば西比利の人口密度は、他地方に比して比較にならない程稀薄であるからである。

然し二百萬の新移民即ち四十萬戸の移住は、西比利の産業生活に大なる變化を與へ、農工商共に多大の發展をなすものである。

西伯利の交通

西比利産業發達上第二に屬する重要問題は交通である、オガノフスキー氏は交通を人體内の血液循環に巧に比較して居る、曰く「人體内では血液を通じて斷えず新陳代謝が行はれて居る、此循環が行はれない時は人は生存する事も發育する事も出來ない、之と同様に交通の便に依つて行はるる物質の轉換無き時は、國家産業は存在する事も發達する事も出來ない」と。

西比利は水路交通のみに依つて發達すべきものでない、西比利の山野を縦横に貫流、横流する大河小川其數もなかく、多く概して水量多く、舟筏の便あり、歴史的に露人の進出及東漸に大なる役割を演じたものである、併し之と同時に幾多の欠點をも並有して居る、例へば北流して北氷洋に流入して居る事、航行期の短かき事、三大河川系統間に連絡を欠き居る事、急流、淺瀬多く流木之に伴ひ屢々航行を妨ぐる事等之である。

河川は今日既に昔日の如き重大なる役割を演じて居ない、河川を航行する船舶の數を増し、航行する區域を擴張しない限り益々其價值を失墜する處がある、多くの殖民地を連絡する河川にして航行し得るものも多い以上、之等は速に整理し利用すべきである。

三大河川の系統間に適當なる連絡を欠き居る事は先に述べた地圖を見るに此三大河川の系統は互に非常に接近して居る處がある爲め、其支流を利用し、或は運河を開鑿して之を適當に連絡せしめんとの意見は古來から行はれた處である。

十九世紀の八十年代に所謂オビ・エニセイ運河が開鑿された、然し其設計は不完全で不成功に終り今は放棄されて居る、一九二七年夏西比利魚類研究所員はモーター・ボートにて此運河を通じ、エニセイ河よりオビ河に出でんを試み多大の困難を戦ひ辛ふじて通過したるも到底實用に適應せざる事を發表した。

二十世紀の當初交通省はバルチック海と太平洋との河川連絡計畫を立案した、其計畫はカマ河ミイルツイシユ河の流域を運河で連結し、オビ・エニセイ運河を浚渫改造し、アンガラ河の淺瀬を開鑿し、運河を以つて貝加爾湖に連結し、夫よりセレンガ、ヒローク、インゴダ、シルカ等の諸河川を利用し黒龍江に連絡するにあつた、然し此計畫は經費數億留を要するのみならず之が實現は大に疑問とする處なるも、オビ・エニセイ運河の改造および實用化は必要件である。

西比利水路と所謂北氷洋航路とは密接なる關係を有して居る、換言すれば北氷洋航路に依り諸

河川の河口を經由して西歐との連絡を計る事である、此航路は十一世紀—十六世紀頃のノブゴロツドおよびモスコの商人は知悉して居た處で、西比利北部の豊富なる天産物を利用して、西比利の經濟的開發上多大の價値を有するものである。

海路および河川に依る貨物運輸は左の諸點から見て必要である。

- (一) 河川、海路に依る輸送運賃は鐵道に比較して安價である。
- (二) 既住地方の河川交通は鐵道および馬車道路の及ばざる處を補ふ。
- (三) 人口稀薄又は皆無の地にありては水路は唯一の交通路となる。
- (四) 總ての點より見て鐵道への補助交通路として極めて重要である。

西伯利の河川および北氷洋を交通路として利用する事は露人がウラル以東に進出した初期から始まり、汽船航行が十九世紀の四十年度に始り、既に九十年の歴史を有するに比すれば、鐵道運輸は未だ三十五年の歴史を有するに過ぎない。

此三十五年は極めて短年月であるが、西伯利經濟界を根本から動搖させ變化させてしまった。鐵道敷設は今日では一種のスローガンになつて居る、西伯利地方計畫局は「西伯利地方の生産力

を増加させんとするには、新鐵道の敷設なき時は到底不可能である』として努力して居る、目下鐵道交通の便なき爲め徒らに放置されて居る森林、殖民地、鑛産物の額は驚くべき程である。

歐洲大戰前露國の計畫的鐵道敷設問題は、各方面より其の必要を絶叫されて居り、亞細亞露西亞の部分に付ては特に廣範に議されて居た、ソウエート聯邦の復興事業は新鐵道敷設問題を議するに至りしのみならず、其スケールは帝政時代の計畫よりも尙一層大規模である。

現在の大西伯利鐵道はウラル山脈との交叉點にチエリヤビンスク驛およびスウエルドロウスク驛を有して居るが、之では西伯利の産物を歐露に移出するには不足である云ふ事が、新鐵道の敷設を必要とする最大原因である、西比利農業の發達に伴ひ穀産品、バター、牛肉、皮革等の歐露市場に搬出される數量は驚くべき増加である、近年では西比利鐵道の輸送力不足が、西比利に於ける國家の穀物購入事務の進捗を妨げる有様である。

尙穀産品の輸送の外にクーズネツツ石炭及コークスの輸送量も増加して來た、ウラル・クズネツツ工業案即ち西比利の石炭及コークスを使用して、ウラルに一大金屬工場を起す事は、西伯利地方の鐵道交通能力を増加せしむる事と密接なる關係を有して居る。

歐洲大戰前既に現在の西伯利鐵道に平行する二幹線鐵道敷設案が出來て居た、其通過地は左の如くである。

(甲)南部西比利鐵道豫定線は、ミヌシンスク、クズネツツ、バルナウール、スラブゴロツド、クリチタフ、アトバサル、オムスクを連結す。

(乙)北部西比利鐵道豫定線は、エニセイスク、トムスク、ターラ、イシム、シヤドリンスク、クラスーウヒムスクを連結す。

前記の甲鐵道線はザラトフ、ミルレロチ、ロストフ或はスターリングラード、ノチチエルツスクを通じ、ナルガ河、ドン河運河を通じて、西比利産物を黒海或はアゾフ海の港に出す事が出来る。

乙線鐵道はクズネツツ石炭をユルギミトムスク間の補助線を通じてウラルに出す事を得せしむるのみならず、其地方のコークス製造を便にし、之をウラルの金屬工場に供給する途を開くのである。

北部西比利鐵道敷設問題に關聯して、西比利から白海の海港に出る北部の出口を求むる事が出

來る、但しイルツイシユ河の一埠頭にはウラル鐵道管區の一驛から、支線を敷設するを要する、其線はインジゴ一灣か或はムールマンスク鐵道のソロカ驛に出るのを以て至便とす。

以上諸鐵道は皆其通過地方の發展に資する處大なるものである。

南部西比利鐵道は右の内最も速に實現せらるべき可能性がある、それは歐洲大戰前に同鐵道は既に工事に着手して居た處もあつた、大戰の勃發は工事中止を余儀なくした、ソウエート官憲に移つてから、中止中の工事を繼續し大體完成を見て居るが、未だ各管區間の連絡工事が未着手のままである、而して之を續行すべきや否は未決の問題である、西比利に於ける鐵道敷設十五年計畫案中、同線敷設に仕ては色々論議されたが、遂に不急事業として延期された。

北部西比利鐵道敷設の議論は近來耳にしない、けれどもインジゴ一灣又はムールマンスク鐵道ソロカ驛に出る途を求むる問題は、中央及地方の官憲間に其必要が大に認められて來た。

前記諸線の敷設實現性が疑問視されると共に、此所に別の一案が立てられて居る、それは現西伯利鐵道を一層完全にして大量貨物を最低運賃にて輸送するのである。

即ち(一)軌條、橋梁、貨車、機關車等を尤も頑丈に改造し、貨物は千噸積貨車を五千噸積貨車

とし、一列車の貨物積載數量を十五萬—二十萬布度とし、一列車の輸送力を普通列車の三倍乃至四倍とする、(二)託送貨物は大量のものを主として、同一方向に向ふ事とし、積換へをなす事なく、又停車する驛數を少なくし以て運賃を輕減するのである。

斯く西伯利鐵道を改造する時は新らたに平行鐵道敷設の必要なのみならず、貨物が經濟上大の利益を與ふるのである。而して本改造案は鐵道十五年計畫案中に編入された。

西部に出口を求め歐露と連絡を保つの外、西伯利は他の方向に向つても其交通網の完成を期する必要がある、其第一位にあるものは西伯利とトルケスタンを連絡する鐵道で、帝政時代に既に其計畫があつたが、遂に實現に至らなかつた、ソウエート政府となりて終に一九二七年に工事を起し、一九三一年に竣立せしめんとするにある。

同鐵道完成の曉には西伯利の經濟上に及ぼす影響は、西伯利鐵道が初めて完成した時と同様程度に達するであらう、例へば西比利の穀物、木材、石炭、テリベスの鐵、アルタイの砂糖はトルケシタンに移入せらるべく、而してトルケシタンにては今日穀物を耕作して成績思はしからざる耕地を、全部棉花の栽培に充て、以て其棉花と果物とを西比利に供給するに至るべく、トルケシ

タンの棉花と西比利の石炭が適宜にコンビネートする時は西比利に棉糸布工業を興す事も困難でない、尙同鐵道沿線には有望なる殖民地が設定されるであろう。

次に重要な豫定線はレナ河沿岸鐵道で、其起點を西比利鐵道線のタイシエツト驛或はツール
ーン驛とし、終點はレナ河畔の定期航行の初發地ジガラヲとするを可とする、同鐵道は引續き東
に延長してウヂム以東に及ぼし、東西比利鐵道幹線となるべきもので、今日の西比利鐵道線と産
金地帯及ヤクーツク地方を連絡するを目的とするものである、同線の敷設は事業上から見て重要
なる耳ならず、目下既住地方と何等の連絡施設なしの理由にて放棄せられ居る廣大なる殖民地
開發の上から見ても頗る急務である。

次で外部と連絡する鐵道としては、蒙古線をビースク市を起點としコシユアガチを經由して敷
設し、ウリヤンハイ鐵道をミヌシンスク市を起點とし、タンナツトビン共和國首都クラスマイ市
迄敷設する必要がある。

西比利に幾多の新鐵道を敷設する事は、只に外部との連絡を圓滑にし、産業生産品を西伯利外
に移輸出するを目的とすのみならず、他に左の如き目的がある、即ち地方内の諸地點を連絡

し、殖民及事業の便を計り、現在の西伯利鐵道幹線に對する補助線とする事である。

殖民事業施行の前提として、殖民地地方鐵道の敷設は仲々重大なる使命を有するものにして其數
は頗る多かるべく、而して目下計畫中のものもないから、豫定線敷設時期等全然不明である。

西比利の運輸計畫に付て現在線路に要望したいのは、大量の腐敗し易き貨物を輸送する施設で
あつて、主としてエレベーター、冷蔵車、一定温度を保つ貨車等を造る必要である。

運輸問題は只に鐵道水路の開發のみで解決せらるべきものでなく、進んで自動車及航空機の域
に迄進む必要がある。

不幸にして自動車交通は極めて不振で、辛ふじて諸市街地が少數の自動車を所持するに過ぎず
又目下尙一般車道は不完全にして到底自動車交通を實行する域に達して居ない。

西比利の空を經由せる航空は其例少くない、一九二六―二七年のみでも莫斯科―北京、東京―
莫斯科、莫斯科―東京、巴理―オムスク等の長途飛行が行はれ、西伯利地方内にもノナシビリ
スク―ツールハンスク間其他の飛行が行はれた、之等の實驗に依りて西伯利經由郵便、乗客飛行
及内部の重要都市間の連絡飛行、事業上の連絡飛行例へばクラスノヤルスク―ツールハンスク

間、イルクーツク—ヤクーツク間飛行等の可能なる事を實証する事が出来る。

西伯利もソウエート聯邦の一部分として、産業の完全なる一般化に精進して居る、其目的とする所は社會經濟上の使命並に政事上の使命を全ふするにある。

西比利産業の三大根本たる農商工の三方面は、共に同一程度に熱心と成效を示して居ることは云ひ得ないけれども、全體から云ふ時は相當に發達し、又其根據を堅くした事を認め得る。

西伯利の商業

商業界に於ける個人資本の活動は、小賣界に於て一九二六—七年度に全小賣資金の二五%を認めるのみで、卸賣界に於ては二%三%を占め居るに過ぎない。

一九二七年四月一日付西比利地方實行委員會の計算に依れば、西比利の商業に對して投資されて居る個人資本は合計九百十萬留で、之を全體の商業投資額に比較するに當らない、最近三ヶ年間を通じて、個人資本の商業界に於て占めたる%を示すに左の如くである。

| 種別 | 一九二五—六年度 | 一九二六—七年度 | 一九二七—八年度 |
|----|----------|----------|----------|
| 卸賣 | 八、一 | 六、四 | 二、三 |
| 小賣 | 四六、八 | 三三、六 | 二五、四 |

之を金額で示すに(卸、小賣を合して)一九二六—七年度一千六百二十萬留より二七—八年度には一千五十萬留に減じて居る。

商取引の普及は其根據を購買組合に置いて居るが、(國營商業は過渡期に於ける臨時變態のものに認む)一九二七年に組合の占めたる商取引額を全商取引に比較すれば、卸賣に於て四五%、小賣に於て六二%である。

最近四ヶ年を通じて購買組合の發達状態は左表の如くである。(組合員數の單位は千人とす)

| 種別 | 一九二四年 十月一日 | 一九二五年 十月一日 | 一九二六年 十月一日 | 一九二七年 十月一日 |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 組合員數 | 一七八 | 三七八 | 五五五 | 八二〇 |
| 農家全體に對する% | 二九、五 | 四二、一 | 五六、七 | 六五、二 |

消費購買組合數二六四七、其店舗三二八八、組合員約一百萬人、積立金三百五十萬留、所有資産四千萬留、一ヶ年の取引高四億二千萬留に達する事實は、西比利地方經濟上非常に重きをなす一の存在たるを失はない、従つて同組合の今後は益々有望にして洋々たる前途を有する事を疑はなす。

西比利に於ける商業普及は聯邦全體に比較して進んで居る、即ち聯邦全體に於ける個人資本の卸賣に對する%は九%四であり、小賣に對しては三八%八であるのに、西比利に於ては前者は二%三、後者は二五%四であるからである、如斯く普及したのは、西比利の購買組合が聯邦全體に比して成績良好であるからであつて、聯邦全體の小賣額中購買組合の取扱數量は四三%であるが、西比利に於ては六二%に及んで居る。

西伯利の工業

西比利の工業に投ぜられて居る個人資本は、家内工業の領域に限られ居る、家内工業は其性質上および利害關係上、西比利産業の協同化に對して危険を及ぼすが如き事がない。

工場工業、動力を使用し居る機械工業界に於ける、個人資本の参加は極めて微々たるものである、一九二六—七年の統計に依るに、西比利地方の大工業に投資され居る個人資本の成績は全生産額の七%七、其従業者数は一二%四に過ぎない、之を尙詳細に分類する時は、個人資本の生産額の八五%および従業者の九五%は、一九二五年末に許可せられたるレナ・ゴルド・ブイリド・リミテッド・ヘレナ河採金株式會社なる、コンセッション會社に屬するものである、之を除く時は極めて

て貧弱なる工業が個人の經營に屬するに過ぎずして、共有する發動機も、全工業の有する分の五%に過ぎず、其動力も一%を出でない有様である。

工業界協同統一の中心點は國營工業である、一九二六—七年度に産業組合が工業に關與したる%は、全工業生産額の九%二、職工數は尙少なくして三%二に過ぎなかつた。

商業、工業は勿論、商工業に對して重要な原動力たる使命を有する運輸、金融は共に其實權國家の掌握に歸し、國家ミ組合は個人の業務に比して絶對優勢の位置にある。

西伯利の農業

之に比して農業界は若干複雑である、如何になれば吾人の前には數百萬を以つて算ふべき農民があり、百五十萬戸余の獨立農家即ち生産者があるのである、然し此方面に於ても年々共に共同經營が増加しつつある。

此方面の共同化は農業組合、金融組合、牛乳組合、狩獵組合等の設立に依つて現はされて居る最近三ヶ年間に農業組合に加入したる數を西比利の全人口に比較するに、一九二四年十月一日の一六%八より、一九二七年十月一日の三三%〇に進み、狩獵組合は一八%から四九%に進んで居

る、牛乳組合は全人口の三六%六を包有し、又同組合の存在する管區のみを見る時は其%は六〇に及んで居る。

農業生産組合は購買組合の如く發達が急激でない、然し既に戦前の比ではない、此種組合中最も普及して居るのは金融組合である。

農業組合の一般的發達は左表に依つて見る事が出来る。

| 種別 | 一九二四年 | | 一九二六年 | | 發達% |
|------------|-------|-------|-------|------|-----|
| | 種別 | 一九二四年 | 一九二六年 | 發達% | |
| 下級農業生産組合總數 | | 三二三一 | 六九九七 | 一一六 | |
| 右の中 | | 八二 | 一二〇六 | 一三七〇 | |
| 重要なもの | | 九 | 三四三 | 三七一一 | |
| 農具組合 | | 二八 | 二七三 | 七二五 | |
| 種子組合 | | 一一九五 | 二九六五 | 一四八 | |
| 家畜組合 | | | | | |
| 牛乳組合 | | | | | |

手工業、細工業組合は最も不振の状態にある、此種の組合は目下未だ市街地に存在する許りであるが、西比利の殖民が年々共に市街地附近から山林地帯に侵入し、廣漠たる森林地方には農業

上の背景少なく、之に反して手工細工業の材料となるべきものが多いから、其種組合は漸次發達するものである。

社會主義的組織分子として農業上に現はれて居るのは、ソウエート農業、コンムーナ（共產農業）と共同農業である。

西比利に於ける共同農業は一九二〇年に其端を發し、一時非常なる勢で増加したが其後漸減し今日にては只健全なるものが存続するのである。

現今西伯利の土地中利用されて居る分は一%にも過ない有様であるから、不振なりと雖も共同農業の存在は無視する事が出来ない。

個人農業に比して共同農業は勞働馬および耕地利用の程度が高い、従つて勞働の生産能力が多い、一九二六―七の初めに西比利全共同農業の有して居た農用トラクターの數は百三十四臺で換言すれば共同農業の三分の一は農業を機械化して居るのである。

農業技術其ものの上より見ても、共同農業は多大の成效を博して居る、即ち全共同農業の四三%は正則なる播轉法を實施して居て、附近農民に對する試験場の使命をも完ふして居る。

ソウエート西伯利は既に數次の大計畫試驗を體驗して居る、例へば一九二四—五年度に西伯利地方農務局は、農業地方に於て其發達を策する爲め、組織的にして詳細なる計畫の作成を云ふ大事業を実施した、又一九二四年に西伯利工業計畫局は其管下にある工業各部内に於て、五ヶ年計畫を作成した、然し之等計畫の實施に於ては多大の欠點があつた、それは彼等の經濟的分子が地方および聯邦産業との連絡を無視して取られた事である。

西比利國民産業大改造案

一九二七年「西比利國民産業大改造案」の作成に着手した、同計畫案は今迄個々の計畫の欠點を排除し、組織の各部分を調和し、連絡を採る事に努力して居る、其根本に於て大計畫案は西比利産業を獨立のものなる意見を固執せずして、聯邦産業の一部分として取扱ふて居る、即ち全聯邦に於て最高計當局に於て聲明して居る方針に、西比利産業發展の傾向を協調せしめんとして居る、同時に聯邦の隣接經濟管區との連絡を採る方針をも講じて居る。

例へば西伯利の石炭およびコークスをウラルの金屬工業に應用する爲めに移出する計畫は、ウラルと西伯利との經濟上のインテレストを結び付けて居る、トルクシタン・西伯利鐵道敷設計畫

および同鐵道に依る貨物輸送問題は、西伯利と中央亞細亞のインテレストを結び付けて居る、西伯利に金屬工業の一大中心點を設ける事は西伯利のみならず、極東、蒙古、ヤクーツク共和國、中央亞細亞の一部分の金屬製品不足を緩和する所以である。

西比利産業大改造案を一貫して變らざる中軸をなすものは、大工業化案である、同案は大工業化を以つて個々の事業或は工業の創設を認めずして、有力なる工業の大コンビネーションの實施をなさんとするのである、而して此一大コンビネーションを中心として、ソウエート式に工業化される西比利の勞働者中心地が造られるのである。

大改造案には各種産業を漏なく包含して計畫を立案せんとして居る、即ち

(一)西比利輸出貿易案(輸出品目、仕向地、分量)、(二)採炭事業、(三)運輸組織、(四)製鐵工業設置案、(五)採金事業獎勵案、(六)殖民事業、(七)牛乳加工工業案および毛皮事業案。

最近西伯利産業の發達に就て(上終)

哈爾濱商品陳列館刊パンフレット目録

| 號數 | 書名 | 備考 |
|----|------------------------|-----|
| 一 | 東三省特別區市内、郷、自治、暫定規則並施行令 | (缺) |
| 二 | 北滿特産ニ日本特産商の現状 | (同) |
| 三 | 滿洲里、海拉爾事情 | (同) |
| 四 | 勞農露西亞の國家制度(上) | (同) |
| 五 | 同(下) | (同) |
| 六 | 勞農露國の對外貿易規則集(上) | (同) |
| 七 | 北滿洲の工業概観 | (同) |
| 八 | 勞農露國の對外貿易規則集(下) | (同) |
| 九 | 現行勞農商業法規概説 | (同) |
| 一〇 | 現行勞農企業法規概説 | (同) |
| 一一 | 西伯利經濟事情(上) | (同) |
| 一二 | 同(下) | (同) |
| 一三 | 北滿地方の阿片 | (同) |

| 號數 | 書名 | 備考 |
|----|---|-----|
| 一四 | 露國の亞麻ニ北滿洲の亞麻栽培研究 | (缺) |
| 一五 | (一)サウエート憲法史の梗概 (二)金融上より見たる東鐵附屬地土地建物の權利關係 | (缺) |
| 一六 | (一)サウエートの最高裁判 (二)ソウエート機關の概要 | (同) |
| 一七 | 勞農露國に於ける取引契約 | (同) |
| 一八 | (一)村落、郷ソウエート機關の概要 (二)勞農當局の説明せる同國の現狀 | (缺) |
| 一九 | (一)同縣州内國貿易部に關する規定 | (缺) |

| | | | | | |
|----|---------------------------|-----|----|----------------------|-----|
| 二〇 | (二)勞農勞動組合法規 | (缺) | 三一 | 露人の見たる太平洋問題解決道程 | (缺) |
| 二一 | (三)サウエート内に於て外國人が商業に従事する規定 | (缺) | 三二 | (一)東支沿線指南(上) | (缺) |
| 二二 | 包装の研究 | (缺) | 三三 | 勞農露國々立極東及極東農業銀行定款 | (缺) |
| 二三 | ウクライナ共和國の概況 | (缺) | 三四 | 露人の見たる太平洋問題解決の道程(二) | (缺) |
| 二四 | 北滿に於ける露人及外人關係事業 | (缺) | 三五 | 露領極東概觀 | (缺) |
| 二五 | 露領極東大觀(一) | (缺) | 三六 | 露人の見たる太平洋問題解決の道程(三) | (缺) |
| 二六 | 同(二) | (缺) | 三七 | 東支沿線指南(中) | (缺) |
| 二七 | 入露の指針 | (缺) | 三八 | 露人の見たる太平洋問題解決の道程(四) | (缺) |
| 二八 | 臺灣の旅 | (缺) | 三九 | 沿海縣事情(上編) | (缺) |
| 二九 | (一)勞農露國內異種民族共和國の近況 | (缺) | 四〇 | 一九二五—二六年度サウエート國民經濟豫想 | (缺) |
| 三〇 | (二)勞農露國及極東購買組合成績 | (缺) | 四一 | 大正十四年度勞農露國沿海縣事情(中編) | (缺) |
| | 露領極東大觀(三) | (缺) | | | |
| | 哈爾濱に於ける列國の經濟勢力 | (缺) | | | |
| | 同(上) | (缺) | | | |
| | 同(下) | (缺) | | | |

| | | | | | |
|----|---------------------|-----|----|----------------------------|-----|
| 四三 | 同(後編) | (缺) | 五六 | ソウエート聯邦法規概要(上) | (缺) |
| 四四 | ソベート聯邦對外貿易銀行定款 | (缺) | 五七 | 勞農露西亞の財産權 | (缺) |
| 四五 | 極東經濟問題中に現れた東支鐵道 | (缺) | 五八 | ソウエート聯邦法規概要(下) | (缺) |
| 四六 | 同(上編) | (缺) | 五九 | ソウエート聯邦に於ける密輸 | (缺) |
| 四七 | 公報より見たるソベート聯邦の經濟狀態 | (缺) | 六〇 | ソウエート同に於ける外國貿易 | (缺) |
| 四八 | 同(下編) | (缺) | 六一 | 同(一) | (缺) |
| 四九 | ソベート對外獨占ミネープ | (缺) | 六二 | 同(二) | (缺) |
| 五〇 | 計畫的經濟と外國貿易獨占 | (缺) | 六三 | 東支沿線指南 下編(乾) | (同) |
| 五一 | ソベート極東の教育 | (同) | 六四 | 同(坤) | (同) |
| 五二 | ソベート國營工業 | (同) | 六五 | ソウエート聯邦に於ける經濟事情(同) | (同) |
| | (一)ソベート一九二五年度の經濟政策 | (同) | 六六 | 同 聯邦と共和國並共產黨と猶太(同) | (同) |
| | (二)ソベート工業管理に職業同盟の參加 | (同) | 六七 | ソウエート文化施設外國人の權利義務私有財産及相續財産 | (同) |
| 五三 | ソベート利權政策の新傾向 | (同) | 六八 | 西伯利地方極東地方並ヤクート | (同) |
| 五四 | 經濟上より見たる勞農露西亞 | (同) | 六九 | 同 斯塔ブリヤトモゴリ社會主義ソウエート自治共和國 | (同) |
| 五五 | 極東地方金融制度 | (同) | | 同 ソウエート聯邦利權法(上編) | (同) |
| | | | | 同 同(下編) | (同) |

| | | | |
|----|-------------------------|----|-----------------|
| 七〇 | ソウエート聯邦に於ける輸出貿易の期節性 | 八五 | 同 |
| 七一 | ソウエート極東地方の諸統計 | 八六 | 露支東部國境の密輸事情 |
| 七二 | 洮昂及四洮鐵道案内 | 八七 | 呼海鐵路並に沿線事情 |
| 七三 | 一九二六年度蘇國の外國貿易と日蘇貿易 | 八八 | 吉拉林及三河地方事情 |
| 七四 | 支那領烏蘇里沿岸事情 | 八九 | ロシヤ雜觀(上篇) |
| 七五 | ヤクーツク共和國(上卷) | 九〇 | 同(下篇) |
| 七六 | ヤクーツク共和國(下卷) | 九一 | 松花江の航運 |
| 七七 | 最近に於ける蘇聯邦の國民經濟一般 | 九二 | 極東の水田 |
| 七九 | 極東經濟及び文化的施設に對する各委員の報告概要 | 九三 | ソウエート聯邦概覽 |
| 八〇 | 極東殖民事 | 九四 | 北滿に於ける輸入商品(その一) |
| 八一 | 松花江沿岸事情 | 九五 | 蘇聯邦極東産業計畫 |
| 八二 | 北滿の移民 | 九六 | 極東沿海地方の諸企業(上卷) |
| 八三 | 沿海縣の水田 | 九七 | 極東沿海地方の諸企業(下卷) |
| 八四 | ソウエート共和國土地法典(前編) | 九八 | 北滿に於ける輸入商品(その二) |

| | | | |
|-----|--------------------------------|-----|--------------------------------|
| 八五 | 同 | 九九 | 現行外國利權及國民經濟の及ぼす影響 |
| 八六 | 露支東部國境の密輸事情 | 一〇〇 | 旅大並に南滿東支鐵道附屬地とその隣接地帯に於ける支那人の經濟 |
| 八七 | 呼海鐵路並に沿線事情 | | |
| 八八 | 吉拉林及三河地方事情 | | |
| 八九 | ロシヤ雜觀(上篇) | | |
| 九〇 | 同(下篇) | | |
| 九一 | 松花江の航運 | | |
| 九二 | 極東の水田 | | |
| 九三 | ソウエート聯邦概覽 | | |
| 九四 | 北滿に於ける輸入商品(その一) | | |
| 九五 | 蘇聯邦極東産業計畫 | | |
| 九六 | 極東沿海地方の諸企業(上卷) | | |
| 九七 | 極東沿海地方の諸企業(下卷) | | |
| 九八 | 北滿に於ける輸入商品(その二) | | |
| 九九 | 現行外國利權及國民經濟の及ぼす影響 | | |
| 一〇〇 | 旅大並に南滿東支鐵道附屬地とその隣接地帯に於ける支那人の經濟 | | |

| | | | |
|-----|-----------------------------|-----|--------------------|
| 一〇一 | 的勢力 | 一一五 | 松花江の航運 |
| 一〇二 | 蘇聯邦の課税と反幹部派 | | 附、黑龍江の航運使命 |
| 一〇三 | 東支鐵道沿線牧畜狀態及同鐵道の對策並に沿海縣北滿の米作 | 一二六 | 極東移民 |
| 一〇四 | ソウエート聯邦に於ける原料貯藏高 | 一二七 | 東支鐵道南部沿線事情 |
| 一〇五 | 吉林省中部各縣事情(上卷) | 一二八 | 極東露領視察記(一) |
| 一〇六 | 同(下卷) | 一二九 | 同(二) |
| 一〇七 | 蘇聯邦の大資本施設(上卷) | 一二〇 | 極東露領移民用地の概要 |
| 一〇八 | 同(下卷) | 一二一 | 最近の浦鹽斯德港 |
| 一〇九 | 昭初三年哈爾濱市況 | 一二二 | 東支鐵道西部沿線事情(上) |
| 一一〇 | 傅家甸に於ける工業 | 一二三 | 烏蘇里地方に於ける朝鮮人 |
| 一一一 | 蘇聯邦の國營保險 | 一二四 | 東支鐵道問題の真相と其の經過(上卷) |
| 一一二 | 北滿に於ける輸入商品(その三) | 一二五 | 同(下卷) |
| 一一三 | 哈爾濱に於ける商工組合其他規定集(上) | 一二六 | 東支鐵道西部沿線事情(下) |
| 一一四 | 蘇聯の失業と其對策 | 一二七 | 傅家甸の商工一覽 |
| | 哈爾濱に於ける商工組合其他規定集(下) | 一二八 | ブリヤートモンゴリヤ社會主義 |
| | | 一二九 | ソウエート自治共和國事情(上) |
| | | 一三〇 | 同(下) |

終