

蘇蒙叢書
第一號
北冰洋航路論

外務省調查部編

14. 5-857



1200501219252

5

7



始



14
857

蒙叢書 第一號

昭和十四年十月

北冰洋航路論

外務省調查部

北氷洋航路論



- 一 概説
- 二 北氷洋航路の歴史
- 三 施設
- 四 背後地との連絡
- 五 資源
- 六 最近の航海成績
- 七 経済的價值
- 八 軍事的價值
- 九 結論

概説

ソ聯當局が北氷洋航路開發に着眼してから既に十年に達し其の間數十隻の船舶が東より西に或は西より東に氷海を通じて航行して居るソ聯は之を以て人類史上稀なる成功であると内外に喧傳して居るのである。然し乍ら之が開發には少なからざる犠牲を伴つて居り今後の經營に付ても幾多の困難が豫想せられ其の價值もソ聯の吹聴す

北氷洋航路論

外務省 寄贈本



二
るが如く大なるものであるや否やは疑問である。本稿に於ては必ずしも豊富ならざる北氷洋關係の資料に依り之等の點を検討せんとするものである。

抑北氷洋航路とは露西亞語にてはセーヴルスイ・モルスコイ・プーチ即ち北方海路と言ふ意味である。ソヴェト聯邦に於ては此の所謂北氷洋沿岸地方の開発等を論ずるに當りアルクチカとかボリヤールナヤ・ゼムリヤとかの字句を常に用ひて居るが之が地理學上に用ひられる北極圏の意味で用ひられて居るのでないことは明瞭であつて、要するに北氷洋沿岸諸地方と之に事實上附屬せしむべき歐羅巴亞細亞兩洲の北部諸地方、北氷洋上の大小諸島及び其の海岸を總稱して居るに外ならない。北氷洋航路本部（グラヴノエ・ウブラヴレーニエ・セーヴルノモルスコーヴ・プチー）の官制中にも歐露に於ては北氷洋の諸島嶼及び諸海、亞細亞露西亞に於ては北緯六十二度（ヤクーツクの緯度）以北を以て管轄區域と定めて居ることは後述の通りである。

而して北緯六十二度（註、北氷洋航路本部の施設中には六十二度以南に位するものも多數ある）を以て界線とするときは亞細亞露領の三分の一の廣大なる地域が北氷洋航路本部の管轄に屬することとなるのであるが本稿に於ては主として海洋航路を論ずることを目的として居る關係上本航路本部の管轄する海洋に付先づ述べることにする。

ソ聯の海陸國境線は延長約六萬五千軒に達して居るが其の中海岸線は太平洋、大西洋及び北氷洋に互つて合計四萬七千軒を占めて居る。茲に論ぜられるのは北氷洋の全部と太平洋の一部である而して北氷洋上には西より東

に互りバレンツォヴォ、白海、カラ、ラプチェヴィフ、東シベリヤ、チュコトの六海が存し、太平洋上にはベーリング海が存して居る。之等各海の海岸線の延長を示せば左の通りである。

パレンツォヴォ海	二、七〇〇軒
白海	二、五〇〇
カラ海	三、五〇〇
ラプチェヴィフ海	約七、〇〇〇
東シベリヤ海	
チュコト海	五、六〇〇
ベーリング海	二一、三〇〇
計	

之は島嶼を含まない大陸の海岸線のみを計算したもので島嶼を合算すれば優に二萬七・八千軒にも達するのである。

次に之等の海上に在る主なる島嶼を示せば左の通りである。

フランツ・ヨシフ群島

大小六〇の島嶼より成り面積一九七〇、〇〇〇平方軒

ノーヴァヤ・ゼムリヤ島 南、北二つの島より成る北島は

北氷洋航路論

面積五〇、五一五平方軒、南島は四〇、九五五平方軒

セーヴェルナヤ・ゼムリヤ群島（舊稱ニコライ二世群島）

西部海岸未踏査にて面積不明

ノヴァ・シビルスキエ群島

面積二〇、〇〇〇平方軒

ウランゲル島

面積七、〇〇〇平方軒

シュビツベルゲン群島（別名スヴァールバルド群島）

本群島は諸威領であるが西海岸に石炭産地を有しソ聯は白海方面に於て諸威に對し漁業權を與へ其の代償とも言ふべき意味で石炭採掘利權を得て居りソ聯の北氷洋開發上切り離すことの出来ないものである。面積六三〇、〇〇〇平方軒。

之等海洋は一帶に北極圏内に屬する爲殆ど周年凍結し居り且天候も不順であつて碎氷船を使用しても夏期數個月間のみ航行が出来るに過ぎない。深度も大體現在迄に調査済の水域に於ては五〇〇—六〇〇米程度である。只コラ半島附近即ち所謂ムルマン海岸地方（諸威國境よりセーヴェルスイ・ムイス岬に至る約三五〇軒の區間）は大西洋より北進してスカンヂナヴの沿岸を洗ふ暖流ゴルフシュトロムが伸びて居り北緯七〇度附近の高緯度にも拘

はらず周年結氷を見ないのである（白海はムルマン海岸と續いて居り然も遙に南方に位して居るにも拘はらず一年の大半は結氷する）。

上述の様な譯でムルマンスクよりシュビツベルゲン群島に至る一帶の海上は一年を通じて航行出来るが其他の海上に於ては氣象條件に恵まれた年でも航海は大體氷間の水面の比較的多く加ふるに晝間の長い六月上旬に始まり九月中に終了するのを常として居る。

二 北氷洋航路の歴史

北氷洋航路の開拓に着目せる第一人者は和蘭の探檢家ウィルレム・ヴァレンツにして同人は既に一五九四年乃至一五九六年に互りノーヴァヤ・ゼムリヤ、ワイガチ、シュビツベルゲン等の諸島を發見して居る。其の後十六世紀の末頃に至つて英國人チェンズラー、ヴァルグビの兩名が白海及びカラ海に到達して居る。然し之等は何れも探險調査の目的を出でなかつたもので北氷洋が通商上の正規なる交通路となつたのは第十九世紀になつてからのことである。即ち一八七五年英國人ア・エ・ノルデンシュールドがヴァレンツァーヴァ海よりユゴルスキイ海峽を経てカラ海に出でエニセイ河口に達した。而して其の翌年より帝政々府は此の航路を所謂カールスカヤ・エクスベデーチヤ（カラ海航路）と稱して西伯利奧地殊にオビ、エニセイ兩河沿域の穀物、木材、毛皮其他の特産物を海外に輸出する經路とし之を選び又西伯利各地に對する各種物資の供給路としたのである（十八世紀の初

葉以來ノヴゴロドの商人等がカラ海航路を開拓し西伯利奧地の高價な毛皮類を入手して居たが當時のトボリスカ總督の禁止に遭ひ短期間にて取止めとなつたと傳へられて居るが確實な文獻として残つて居ない。

帝政時代本航路に依りオビ、エニセイ兩河の河口に達した船舶は一八七六年以來殆ど毎年一隻乃至三隻（一八八八年は七隻、一八九八年五隻、一九〇五年四隻を例外とし又一八九九年より六年間、一九〇六年より五年間は休航して居る）あり一九一六年を以て終つて居る。

ソ政權樹立後數年間は國內の秩序恢復に餘念がなかつたことと北部のアルハンゲリスタ、ムルマンスタ等本航路の基點が英吉利軍の占據する處となつて居た爲本航路の經營は全く放棄せられて居た。然るに一九二〇年英國が北部歐露地方より撤兵するに及びソ聯政府は北氷洋航路は國家的意義を有すと爲し同年四月二十日北氷洋航路委員會を設置し之を西伯利革命委員會の管轄下に置き（之を幾許もなくしてソ聯邦商業人民委員部の直轄に移された）カラ海及びユーゴルスキー海峽の航路調査に當らしめ一年中一定期間は船舶の航行に適することを確めたのである。斯くて本委員會創設後西伯利諸川の河口を訪れた船舶數は一九二一年五隻、一九二二年五隻、一九二三年一隻となつて居る。翌一九二四年ソ政府はソヴ・トルグ・フロート（ソヴ・エト商船隊）本部を設立し之に全國の海上船舶の管理權を與へたが更に一九二八年に至り北氷洋航路委員會をセヴェル・プーチ會社（北部地方、ウラル地方、東、西シベリヤ及びヤクト共和國の産業的開發並に北氷洋航路に依り露領亞細亞諸都市と歐米諸港との間の通商航海を目的とする國營殖産運輸會社）に改組し北部邊境諸地域の産業開發に付廣汎なる權限を委ねた。

爾來カラ海貿易は急激なる發展を遂げたことは左の數字の示す通りである。

年次	貨物輸送量	隻數
一九二八年	二九、三七八噸	八隻
一九二九年	七三、二〇二	二六
一九三〇年	一四四、七六三	四六

一九三二年は北氷洋航路の開拓上新紀元を劃した年である。即ち一九三二年七月二十八日碎氷船シビリャコフ號はアルハンゲリスタ港を出發途中テイクシーに寄港流氷に悩まされて難航を続け乍らも故障の儘遂にペーリング海に出でトロール船ウスリーエツに曳航せられて本邦に立寄り船體の修理を爲したる上印度洋經由翌三三年三月七日ムルマンスタに歸航し北氷洋横斷の記録を造つたのである。此の壯舉は北氷洋の航路調査を目的としたものでシュミット博士、ヴィゼー教授以下ソ聯の北氷洋研究家を網羅した。同號がペーリング海に達するや北氷洋は征服せられたものであると看做されソ聯政府は人民委員會の直轄下に北氷洋航路本部の設置を決意したのである。而して航路本部の管掌事務は一九三四年八月三日の人民委員會及び黨中央委員會議決定に依り終局的に左の如く定められた。

(イ) 本部の管掌事務

北極地方沿岸に於ける天然資源の調査及び開拓、之に要する物質的及び技術的基礎（運送船、碎氷船の建造、河口の築港、飛行機の増加、無線連絡の發達）の強化

(ロ) 管轄區域

- 1、歐露に於いては北洋上の島嶼及び海洋
 - 2、亞細亞露西亞に於いて北緯六十二度(ヤクーツクの緯度)以北の地
- (ハ) 本部に移管すべき機關、企業

(ロ)の地域内に於ける一切の經濟企業は原則として本部に於て經營することとし此の目的の爲右地域内に在る左記トラスト及び其他の經濟諸機關を本部の管理下に移す

- 1、漁業コンビナート
- 2、養鹿トラスト
- 3、北部地方諸島の産業企業
- 4、レナ河岸採鑛業

右の外北極地方に於ける地質調査、河川の舟運、海獸捕獲業、碎氷船の活動能力を保障し一九三七年迄に北氷洋海圖及び西伯利諸河口案内圖を作成する豫定を以て水路測量事業を擴張することが定められて居る。

斯く北氷洋航路本部の成立及び其の職制の確定に依り北氷洋航路は愈々本筋の活動に入ることとなつたのであるが最近の情勢に付ては便宜上別項に於て記述することとする。

三 北氷洋航路の諸施設

(一) 港灣施設

北氷洋航路船が寄港し炭水の補給を爲し得べき港は左の通りである(舊は帝政時代より存在するもの)

不開港場

アヤン(舊)、マガダン(ナガエツカ)、ヤムスク(舊)、アナドイル、プフタ・プロヴィデーニヤ、プフタ・アンバルチク(コルイマ河口)、プフタ・テイクシー(ヤナ河口)、ノルドヴィク、ディクソン島、ドゥディンカ(エニセイ河口)、アンデルマ

開港場

オホーツク(舊)、ウスチ・ポリシユレツク(舊)、ペトロバヴロフスク(舊)、ウスチ・カムチャツク(舊)、イガルカ(エニセイ河)、ノーヴィ・ポルト(オビ河口)、ナリヤン・マル(舊)、ネシ(舊)、アルハンゲリスク(舊)、ムルマンスク(舊)

右に依て見るも明かなる如くエニセイ河中流のイガルカ迄は開港が諸所に在り(現に本年七・八月にも外國船が前後三隻イガルカへ木材積取の爲入港したとの新聞記事があつた)外國船でも航行出来る譯であるが夫れより東方には開港場を全く設けて居ない。

尙浦潮斯德を起點とし各地間の距離を示せば左の通りである

浦潮斯德—ウエレン間	四、七八一 ^キ (二、五八〇 ^哩)	浦潮より
ウエレン—アンバルチク	一、三三四(七二〇)	六、一一五 ^キ (三、三〇〇 ^哩)
アンバルチク—ティクシ	一、九三九(七五五)	八、〇五四(四、〇五五)
ティクシ—ノルドヴィク	八八九(四八〇)	八、九四三(四、五三五)
ノルドヴィク—チエリユスキン岬	六三四(三四二)	九、五八六(四、八七七)
チエリユスキン—ディクソン島	八六二(四六五)	一〇、四四八(五、三四二)
ディクソン島—マートチキン・シャル	七七三(四一七)	一一、二二一(五、七五九)
マートチキン・シャル—ムルマンスク	一、一七六(六三五)	一三、三九七(六、三九四)
ディクソン島—アルメリマ	八九七(四八四)	
アルメリマ—アルハンゲリスク	一、二八〇(六九一)	

浦潮斯德—マ ガ ダ ン	二、五八六
—バトロバヴロフスク	二、七五〇(津輕海峡經由)
	二、四六七(宗谷海峡經由)
ク	二、二五三
ク	一、一三〇
ク	一、七〇六

ムルマンスク—レニンググラード	四、三一〇
ク	二、二二〇
ク	一、〇〇〇
ク	八〇四
ク	一、二六三

(一) 通信施設

通信設備としては各氣象觀測所が無線施設を有し船舶、飛行機等と連絡を保つて居る外放送局が四個所に設けられて居る。所在地及び電力は左の通りである。

ヤクーツク市	一〇 キロワット
イガルク市	五 キロワット
ムルマンスク市	一〇 キロワット
アルハンゲリスク市	一五 キロワット

(三) 航空路

北氷洋航路本部は専用の有力なる航空隊を備へて居り或は陸上基地より海上の調査に當らしめ、(比較的長距離に互り行動す)、又は碎氷船、汽船等に搭載せしめ随時氷の状態等の調査に當らしめて居る(之は主として水上機で短距離の行動に限られて居る)が此の外定期的と迄に行かざるも比較的系統的に經營して居る航空路が三

線ある。

一一

(一) レナ河航空路

テイクシー——ブールン——ジガンスク——スレドネ・ヴィリュイスク——ヤクーツク
支線 スレドネ・ヴィリュイスク——ヴィリュイスク

(二) エニセイ河航空路

ドウディンカ——イガルカ——トルハンスク——ボドカーメンナヤ——ツングースカ——エニセイスク
——クラスノヤルスク
支線 ドゥディンカ——ノリリスク線
トルハンスク——トッリンスカヤ・クリトバーザ線
ヤルツェヴォ——ソヴェトスキー・ルドニク線
エニセイスク——ケジマ線

(三) オビ河航空路

ノーヴィ・ボルト——サレガルド——ベリョーゾフ——サマロヴァ——トボリスク——タラ
支線 トボリスク——チュレニ線

之等の航空路は夫々所定の場所(クラスノヤルスク、トボリスク、ヤクーツク)に於て非軍事飛行隊本部經營の幹

線路又は地方空路と連絡して居る。此の外毎年一定の目的の下に二、三回宛相當大掛りな飛行を行つて居るのであるが今年は今迄の處三月にマズルクの北氷洋周廻飛行を行ひ次いで四月にコキナキ等の訪米無着陸飛行を試みたが之は失敗に歸して居る参考迄に右の飛行の内容を述べれば左の通りである。

(イ) マズルクの北氷洋周廻飛行

「ソ聯の英雄」イー・ペー・マズルクはエヌ・一六九號四發機を操縦、三月八日モスクワを出發しスヴェルドロフスク→ノヴォシビルスク→ヤクーツクを経てアナドゥイリ(チュコト半島)に至り歸路はテイクシー→アムディムウ→アルハンゲリスクを経て五月五日モスクワに歸着した全飛行距離は一八、〇〇〇軒で其の内アナドゥイリ→アルハンゲリスク間七、五〇〇軒の飛行は北氷洋沿岸各地を連絡する航空路の基本的調査を兼ねたものである。

(ロ) ソ米無着陸飛行

コキナキ(ソ聯の英雄)は操縦士ゴルチェンコと共に双發機モスクワ號(イリユーシン技師の製作に係る)に搭乗四月二十八日モスクワを出發北米への無着陸飛行を試みたがトロンケイム(諾威)、レイキャヴィク(アイスランド)、ケーブ・ファルヴェル(グリーンランド)を経て加奈陀のミスコウ島に不時着し不成功に終つた。但し其の飛行距離は直線にて六、五一〇軒(實際は約八、〇〇〇軒)に達した。

(四) 氣象觀測所

北氷洋航路論

一三

北氷洋航路本部の經營して居る北方氣象觀測所(ボリヤールナヤ・スタンチャ)は筆者の調べ得たものみでも左の七九に上つて居る。(順位は太平洋南岸よりベーリング海を廻り北氷洋岸の西に至るもので河川の流域に在るもの及び島嶼に在るものも含めた)

觀測所名	所在地
1、カームンスコエ	オリエートル灣ペンジナ河口
2、ウスチ・ペーラヤ	アナドイル河口より二五〇軒上流
3、チエスム岬	
4、アナドイル港	アナドイル灣
5、クイネルフィン	
6、プロヴィディエニエ入江	
7、ラヴレンチャ入江	
8、デジネヴァ	ベーリング海峡
9、ウエレン	
10、セルツェカメニ岬	
11、ジクレトレン岬	

12、ワンカレム岬	
13、ロゼルス岬	ウランゲル島
14、ピツリングス岬	
15、シエラグスキー岬	コルイマ河口
16、アンバルチク入江	コルイマ河口より一五〇軒上流
17、ニジニ・コルイムスク	メドヴェージイ群島の一島
18、チエトリョフ・ストルボヴァイ島	インジギルカ河口より約一〇〇軒上流
19、ルースコエ・ウスチエ	同 約二〇〇軒
20、ハルバ	同 約一、〇〇〇軒
21、ソルドンノブ	同
22、シエリャウーロフ岬	リヤホブスキー諸島中のボリシヨイ島
23、コテリスイ島北部	新シベリヤ群島中の一島
24、カザーチエ	ナヤ河口より約一〇〇軒上流
25、ヴェルホヤンスク	同 六〇〇
26、ティクシ	ヤナ河口

北氷洋航路論

- 27、ブルッソ
レナ河口より約三〇〇軒上流
- 28、ジガンスク
同 九〇〇
- 29、チュチュマ・ラブイタ
同 一二〇〇
- 30、ヤクーツク
同 一五〇〇
- 31、クレスト・ホリドジャイ
アルダン河(レナ支流)流域
- 32、ウスチ・マン
同上
- 33、アムガ
アムガ河(アルダン支流)流域
- 34、ピリュイスク
ヴィリュイ河(レナ支流)沿岸
- 35、ニユルバ
ハタング湾
- 36、スタルスコエ
同
- 37、ハタングスキー島
同
- 38、ユリュング・トゥムス半島
同
- 39、プロンチシエク
同
- 40、ハタング
ハタング河口より約二〇〇軒上流
- 41、ヴァロシヤンカ
同 六〇〇

- 42、ソツテイル
エッセイ湖畔
- 43、トゥリンスカヤ・クリトバーザ
ツングスカ(エニセイ支流)沿岸
- 44、コムソモリスカヤ・ブラヴダ群島
同
- 45、チエリユスキン岬
同
- 46、ドマシニイ島
セーヴェルナヤ・ゼムリヤ島
- 47、ウスチエタイムイル
同
- 48、ステルレゴフ岬
同
- 49、ウエディニエーニエ島
同
- 50、ディクソン島
同
- 51、クレストイ
ビヤシナ河口より約四〇〇軒上流
- 52、チョールナヤ
同 五〇〇
- 53、ゴリチーハ
同
- 54、ウスチ・エニセイスク
同 より約一〇〇軒上流
- 55、ドゥディンカ
同 二〇〇
- 56、ノリリスク
ドウディンカより約八軒東方の奥地

北氷洋航路論

57、ボタノフスコエ	エニセイ河口より約三〇〇軒上流
58、イガルカ	同 六〇〇
59、トゥルッハンスク	同 七五〇
60、ヴェルフネ・インバツコエ	同 一、一〇〇
61、トウングスカ	同 一、二五〇
62、レスキン岬	エニセイ灣
63、ファクト	グイダンスカヤ入江
64、ドロヴァノフ岬	オビ入江入口
65、マルレ・サレ岬	バイドラツカヤ入江
66、サ・ヤハ	同
67、ユゴルスキー・シャル	ユゴルスキー海峡附近
68、ソコーリー岬	
69、ワルネク	ワイガチ島
70、ボルワンスキー岬附近	
71、ジュラーニエ岬	

- 72、ルースカヤ・ガーワニ
 - 73、ブラゴボルチエ浦
 - 74、ヴィホドノイ
 - 75、マートチキン・シャル
 - 76、ストルボヴァイ岬
 - 77、カルマクゥルイ岬
 - 78、ブフタ・ティールハヤ
 - 79、ストルボヴァイ岬
- ノールワヤ・ゼムリヤ島
- グーケル島
- ルードルフ島
- フランツ・ヨセフ群島

右の内北氷洋沿岸に在るものは約五〇であるが之等の氣象観測所は数名乃至三、四十名の職員が配せられ各種の調査研究を擔當して居り(例へばチェリヌスキンの岬の學術観測所には三〇名の職員が越年して居る)何れもラチオを以て観測所相互間、船舶又は飛行機等と常に連絡を取つて居るのである。

四 北氷洋と背後地との連絡

北氷洋航路は鐵道、河川、並に航空路に依り歐露中央地方、西伯利亞地と連絡せられて居るが其の内航空路に付ては既に北氷洋航路各種施設の項に於て述べたから茲には鐵道と河川とに付て若干記述することとする。

(一) 鐵道

(イ) ムルマンスク線(現稱キーロフ鐵道所管)

本鐵道はレニングラード北方一二四軒の地點に在るヴァルホフストロイ第一驛(舊稱ズヴァンカを起點とし北進してペトロザヴ・ドスク、ペロモルスク(舊稱ソローカ)、ケミ、アパチートイ等を経てムルマンスクに達する一、三二七軒の大鐵道である。之にヴァルホフストロイ——レニングラード間一二四軒を加算すれば一、四五一軒となり更にモスクワに達するとせば二、一〇二軒となる。本鐵道は歐洲大戰當時バルチック海が獨逸の爲封鎖せられ聯合國側との連絡断たれたるに因り一九一六年急據工を起して二年間に完成せしめたものである。而してムルマンスク港が不凍港であるのを幸之を通して英米兩國と直接海上連絡を行つたのである。

(ロ) アルハンゲリスク線

モスクワよりヤロスラヴリ、ダニエロフ、キーロフ(舊ヴァ・ログダ)を経てアルハンゲリスクに至る延長一、一三二軒で途中キーロフよりレニングラードに達する線があり之に依ればアルハンゲリスク、レニングラード間は一、二三五軒である。本鐵道は近來貨物の出廻り多くアルハンゲリスクが漸く北氷洋航路の起點となる氣運が濃厚となつて來たので第三次五年計畫に於て複線工事を施す必要を認めて居るのは第十八回黨大會に於けるエリ・カガノヴィチの演説の中にもある通りである。

北氷洋岸に出て居る鐵道と言へば本來此の二本のみであつて他の鐵道は結局北氷洋に流入する諸河川の沿岸に

達して居るに過ぎないのである之に屬するものは

(ハ) コトラス線

西伯利幹線キーロフ驛(舊稱ヴァ・ログダ)より北ドヴィナ河沿岸のコトラスに至る五九六軒の線であるが北ドヴィナ河は河口アルハンゲリスクより六三一軒の間舟航があり旅客船は右區間を溯航二三日、下航に二日を要する。

其の他バム鐵道、トムスク——エニセイスク線、タウダ——トボリスク線等も計畫中と傳へられて居るが其の工事の進行狀況は不明である。只バム鐵道の場合は黨大會に於けるモロトフの報告にも建設を開始したと言つて居るが之はウラン・ウデからハバロフスクに至る所謂アムール鐵道複線工事をも總稱して居ると見られる節がありバイカル北方に於てはボダイボ——アルチョモフスキー間に四〇乃至五〇軒の鐵道が敷設せられて居るに過ぎない。

(ニ) 河川

(イ) オビ河

本河は源をアルタイ山脈に發しトミ・イルトイシの支流を合せカラ海に注ぐ夏期四個月間航行の便があるが中流に汽船の往復があるのみで河口に達するものはない河口のノーヴィ・ポルトはカラ海航路の一終點を爲して居る。

(ロ) エニセイ河

サヤン高原に發しミヌシンスク、クラスノヤルスクを経てカラ海に注ぐ。上流のミヌシンスクより河口より三五〇軒上流のドゥディニカ迄二、四五二軒の間に舟航があり航行期は六月より九月に至る四個月である。其の内ドゥディンカ—クラスノヤルスク間は溯航に十日、下航に六日半を要するのであるが右區間に於ける主要都市相互間の距離は左の通りである。

ドゥディンカ—イガルカ

二四二軒

イガルカ—トゥルハンスク

三〇七軒

トゥルハンスク—エニセイスク

一、〇五七軒

エニセイスク—クラスノヤルスク

四一五軒

エニセイ河には北氷洋航路の船舶が河口より六〇〇軒の個所に在るイガルカ迄溯江して來ることは既述の通りであるが上流に於てはクラスノヤルスクに於て西伯利幹線と連絡して居る點と合せて本河は西伯利奥地と北氷洋とを繋ぐ最大幹路を爲して居る。

(ハ) レナ河

之は現在の處にては殆ど北氷洋開發に干與して居ない。

(ニ) コロイマ河

東シベリヤ海に注ぐ河で餘り大きくはないが太平洋岸のマガダンとの間に上流に於て水陸連絡施設がありソ聯の國內通路として北氷洋と沿海州とを繋ぐ上に於て特に軍事上の意義がある之に付ては別項に於て述べることとする。

五 北洋航路關係地方の資源

北氷洋沿岸、其の島嶼及び諸川の流域地方の資源は現在の處殆ど未調査の儘で今後如何なる資源の發見を見るやは未知數であるが少く共現在に於ては森林資源及び漁業資源の外見るべきものはないと言つてよいのである。

(一) 森林資源

北氷洋航空路本部の管轄に屬する地域は殆ど全部永久凍土帯に屬し北部北氷洋沿岸地方に僅に苔蘚類を生ずるのみである北緯六〇度線以北の廣大な土地も大體美林と稱するものなく或は灌木を交へたツンドラであり或は針葉樹の疎林を爲して居る。建築用材又はバルブ原料となるが如き樹木の密生して居るのはレナ、エニセイ、オビ三河の遙か上流地方である。而して之等の木材は夫々流筏せられ最寄りの都市で製材して居る各河川沿域都市にして製材工場を有するもの左の通りである。

(1) レナ河 (搬出高一九三五年度約三〇萬立方米)

ヤクーツク製材所	生産高約	一〇〇萬留
ペレドゥイ	ク	一〇〇
ボダイボ	ク	三〇
(2) エニセイ河 (搬出高一九三三年度約三〇〇萬立方米支流ヴェルフネ・ツングースカ流域に美林がある)		
イガルカ製材所	生産高約	七〇〇萬留
エニセイスク	ク	一〇〇
マクラコヴ	ク	二〇〇

(マクラコヴ及びエニセイスクよりは製材の上筏に組み立てイガルカに流し同地にてソ聯船又は外國船に積取り輸出する)

(3) オビ河 (搬出高一九三三年度約一〇〇萬立方米)		
サレガルド製材所	生産高	一〇〇萬留
サマロヴオク	ク	一〇〇

(4) ナリヤン・マル製材工場 (搬出高一九三三年度約三六〇萬立方米、製材價格約三〇〇萬留)

(11) 漁業資源
ムルマンスク沖合の鯨漁業が最も重用である。ムルマンスクを中心とするバレンツァ海(バレンツァ海)の漁獲高は一九三

八年度には二四四萬ツェントネルに達した。又本漁場に於ては現在約一〇〇隻のトロール船が活動して居りムルマンスク造船工場の曉には年々一〇隻乃至一二隻を増加することとなる。一九三八年より流網式沖取漁獲を始めたが第一年の漁獲高は七萬ツェントネルで好成绩であつた。(第十八回黨大會に於ける漁業人民委員ゼムチュ・ジナの演説)

カムチャツカ、ベーリング海、オホツク海沿岸に於ても陸岸漁業の外沖取漁業にも進出し、鮭、鱒、蟹、鯨、鱈等四〇〇萬—五〇〇萬ツェントネルの漁獲を擧げて居るものと見られる。

現在之等諸方面に設けられて居る罐詰工場其の他魚類加工場數は左の通りである。		
カムチャツカ	一六 (大半は西海岸)	
オホツク海沿岸	一	
オビ河沿岸	一〇	
ナリヤン・マル	一	

漁業と關聯して一言すべきは海獸捕獲業である。海豹、海馬、海象の外臘朧獸、獵虎、北極熊等の毛皮獸もあるが目下の處産業的價値のあるのは捕鯨業である。之は一九三二年頃海外に於て母船アレウト號(約一萬噸)、キヤッチ・ボート、トルドフロント號以下四隻を購入し之を極東に回航(回航の途伊豆の二見に於て不開港侵犯問題を惹き起したのは未だ記憶に残つて居る處である)し毎年浦潮斯德を根據地としてベーリング海方面に出漁

せしめて居る。ベーリング海方面に於ては白鯨、抹香鯨の類が多く背美鯨や長鬚鯨は比較的少ない様である。捕獲成績は一九三八年度は僅に二七〇頭で甚だ不振であつたのに鑑み一九三九年には出漁期を繰上げて五月初旬と定め先づモルジヨワ灣に出動することとし五〇〇頭の捕獲計畫を樹てて居る（一九三九年四月二十八日ブラヴダ所載）。

(三) 鑛産資源

鑛産資源も調査の進むに伴れ次第に増加の傾向に在るが開發に着手せられたものは殆どないと言つてもよい程である。而して石炭の如き假令多量の埋藏個所が発見せられて居るとしても永久凍土帯に於ては採掘頗る困難であることは札賚諾爾炭坑の例に徴するも明かである。現在迄に發見せられた各種鑛産の埋藏地を示せば左のりである。

石油 1、カムチャツカ半島東岸ウスチ・カムチャツク附近

2、ノルドヴィク岬附近

3、ペチョラ河上流ウスチ・ウフタ

(右の内ノルドヴィクに於ては既に採取を開始した旨一九三九年七月二十四日のモスコイ・ニュース紙は報道して居る)

石炭 1、カムチャツカ半島バロン・コルフ灣岸(褐炭)

2、同半島西海岸

3、アナドイル

4、レナ河流域

5、同

6、同

7、同

8、同

9、同

10、ベチチエコフ島

11、タイムイル半島東岸

12、新シベリヤ島

13、オレネク河口

14、ノリリスク

15、エニセイ河流域エルボガチエン

16、ペチョラ河流域ヴォルクラータ

カンガラウスキー炭坑

サンガルヒイスキエ炭坑

ブールック

ジガンスク

アルダンスコエ

レビハ

(右の内1、4、5、の三個所に於ては僅少であるが採掘し居り16、は年産三〇〇萬留程度の出炭がある)

砂 金

- 1、アナドイル

- 2、コルイマ河上流セイムチャン

- 3、レナ河上流七個所(ボダイボ、ネザメトヌイ等)

鐵

レナ河流域(ヤクーツク南方)

鉛、亞鉛、銀

- 1、ワイガチ島

- 2、セルツツニカメニ

- 3、ヤナ河上流

銅

- 1、ノイヴァヤ・ゼムリヤ島
- 2、ノリリスク

アンチモニー

ヤナ河上流

白金

ノリリスク

ニツケル

ノリリスク

螢石

アムデルマ

岩鹽

レナ河上流

2、ノルドヴィク

石

墨

エニセイ河上流三個所

ソ聯政府が北氷洋航路本部、聯邦學士院を督勵し一九三九年七月地質調査局を新設し極東及北洋方面に於ける地質調査探鑛に努力せしめて居る目的の一は北氷洋航路に於ける燃料の自給に在るのであらうが當分の間は見込みがないものと見られて居る。

燃料の問題に付ては後に經濟的價値の部に於て觸れるつもりであるが前記諸炭田の開發を圖る一方燃料の消費節約の見地より或は風車式發電所を考案し或は又北氷洋航路専用の特種型汽船を設計する等少なからず努力を拂つて居る様である。現在の狀況では北氷洋航路の運送する貨物の大部分は石炭であつて燃料問題を解決することは今後北氷洋航路の運命に影響する處が頗る多いのである。ノルドヴィク岬の石油も來年より試掘に著手することになつて居る旨傳へられて居るが其の將來は現在の處全く未知數である。

六 最近の航海成績

一九三三年即ち第二次五年計畫初年度以來の北氷洋航路の躍進は相當目覺しいものがあつて、第十八回黨大會に於ける北氷洋航路本部長ババーニンの演説の中にも、一九三三年より一九三八年に至る六箇年間の北氷洋航路に依る貨物の輸送量は一、一八八千噸で、一八六七年より一九一九年に至る四十四年間の貨物輸送量總計五萬五

千噸に比すれば二二倍の多きに當つて居ると述べて居る。然し此の六年間に付ては順調なる發展を遂げて來たと見られるのは一九三三年より一九三六年に至る四年間で、一九三七―三八の兩年は後述の如く甚だ不振の状態であり、一九三九年度の成績も亦疑問視せられるのである。右各年度の輸送成績を挙げれば左の通りである。

一九三三年	一三六、〇〇〇噸
一九三四年	一五六、〇〇〇
一九三五年	二三〇、六〇〇
一九三六年	二七一、一〇〇

一九三七、三八兩年度の成績に付ては具體的數字は上つて居ないが、前記のパバーニンの演説により二年間に三九萬四、三〇〇噸であつたことが判る。以下一九三七年度即ち北氷洋航路不振の年より本年に至る迄の成績に付數言を費すこととする。

(一) 一九三七年度の成績

ソ聯政府は一九三八年三月二十八日の人民委員會議に於て一九三七年度北氷洋航路の成績を批判し、頗る手厳しい警告を爲すと共に聯邦統制委員會委員コシオルの報告に基き「此の不振は偶然の結果に非ずして航路本部の怠慢と誤謬とに因り發生した許すべからざる事態で、航路本部の内部に巢喰つて居る破壊分子、反ソ分子等の爲の齎した處である」と斷じ、之が對策として

- (イ) 一九三七年度の業績に付詳細なる報告書を提出すること
 - (ロ) 一九三七年の失敗に鑑み一九三八年度の計畫を慎重に立案すること
 - (ハ) 破壊分子、反ソ分子を本部より一掃すること
- を嚴命した。

之に依り同年の航海成績が從來に全く不振であつたことが窺知せられる。具體的成績に付ては詳しく發表せられたものはないが、種々の資料を綜合するに、一九三八年春迄北氷洋上諸處に冬越しせなければならなかつた船舶は合計二六隻の多數に達し而も碎氷船の殆ど全部が其の中に含まれて居ると言ふ様な状態であつた。

冬越船舶及び地點は、ソ聯新聞の報ずる處に依れば左の通りである。

冬越船舶數	冬越箇所	
碎氷船ルサノフ號以下の汽船	三隻	タイーハヤ灣
碎氷船リトケ號以下	五隻	ポリシ、ヴィク島附近
碎氷船レーニン號の誘導する汽船	五隻	ラプテヴィフ海
木材運送船	六隻	ディクソン島附近
碎氷船クラシン		コジエヴニコフ島附近
碎氷船セドフ號以下	六隻	北氷洋北部に漂流す

北氷洋航路論

北緯七二—七三度より八〇度に達する高緯度の氷海に於ける冬越の困難なることは船舶が全く航行の自由を失ひ烈風酷寒の中に九箇月を過ぎねばならぬ外、其の過半は全く太陽を見ざる極夜に屬して居ることに依つても想像出来るのである。而して水中深く閉されたものは氷原と共に移動し其の漂流の方向如何に依つては數箇年間に互つて救出困難なものさへ生ずるのであつて、セドフ號の如きは其の適例である。其の間船舶に種々の故障が生じ事故の發生すべきことは當然で、一九三七年—三八年の冬越に於ても各船共多少の損傷を受け、その内沈没せるもの、沈没を免れたが解體の外なきに至つたもの各一隻を出して居る。之に對する救援工作も亦頗る大掛りなものであるが、之は冬期の間は食料醫療材料暖衣等の飛行機に依る補給及び人員の救出避難の外に策が無く、數箇月に亙る暗夜に風雪を冒しての作業は特に困難であると言はれる。船舶の損傷及び救助工作に關し報せられた處（一九三八年九月十八日ブラヴダ紙其他）を綜合すれば左の通りである。

(1) 船舶の損傷

(イ) 舵器を損傷したもの セドフ、ルサノフ、ブラヴダ三隻 此の内セドフ號は舵器の損傷甚だしく航行全く不能なる爲、一九三八年夏に於ては救援の望なく放任したのであるが、其後益々北西進し氷原の深部に入り込み、一九三九年に至るも救助出来ず引續き漂流中であるが、一九三九年八月舵を切捨てた爲救助船の曳航を得れば救出可能になつたとノ紙は報じて居る。

(ロ) 船體捨てたるが辛じて沈没を免れたもの タワリシチ・スターリン號

(ハ) 氷の壓力に依り壓し潰され沈没したもの ラボーチー號

(2) 救援工作

(イ) 飛行機に依る工作

アレクセーエフ等の操縦する三機に依り三回に亙りて危険状態に在る船舶より人員一八四名をチクシーに送還し、他方食料品等一〇噸を各船に配給せしめた。又サドコフ等の六機はレーニン號以下五隻の船舶より一三三名及び貨物二噸餘を救出し之に對し食料、醫療材料、暖衣等を供給した。

(ロ) 砕氷船に依る工作

砕氷船エルマーク號を例年よりも早期に出動せしめ救援に努めしめたる結果二四隻を比較的速かに救出した（尤も舵機の損傷が甚だしい爲之を見放した前記セドフ號及び沈没したラボーチー號を除く）。

一九三七年度の貨物輸送量は全體二〇萬噸見當と想像出来る。

(二) 一九三八年度の成績

一九三八年の北氷洋航路輸送は前年來氷原中に立往生して居た船舶が二六隻にも達し、而も砕氷船の殆ど全部が其の中に加はつて居ると云ふが如き惨めなる條件の下に開始せられたのであつて、北氷洋航路本部は新に水運人民委員部より一四隻の汽船を備船し輸送計畫を樹てたのであるが、冬越船舶の救助作業に數十日を失費し、又破損船舶の修繕等に相當の犠牲を拂つたにも拘はらず、一九三八年九月十八日のブラヴダ紙は輸送計畫の九〇%を

實行し航海期を終らんとして居ると報じて居る。之は寧ろ意外の感があるが、前述の事情を考慮し、一九三八年度の計畫は當初の三三萬六千噸に比し遙かに少量に改めたのではないかと思はれる。而して前記一四隻の船は之を二分して其の一隊をムルマンスタ及びアルハンゲリスタより東航せしめ、他の一隊を浦潮斯德より北氷洋迂廻西航せしめたのである。

一九三八年度の成績は斯かる状況であり、既に前年の業績に對する非難もあり、一時シュミット博士の失脚説が流布せられたのであるが、一九三九年三月四日附を以てシュミット博士は聯邦學士院副議長に任ぜられ、其の後を襲つてババーニンが北氷洋航路本部長に任命せられた。之はソ政府としては三七—三八兩年に亙る業績の不振を一掃し、人心を新にする爲幹部を更迭したものであると思はれる筋がある。

(三) 一九三九年度の業績

一九三九年度の北氷洋航路の成績は新聞雜誌等に現はれた斷片的資料を綜合するに例年よりも一層不振の様である。之は一九三七年及び三八年の航海成績の不振が祟つて居ることも一の理由であるが、所謂北氷洋航路の無理が漸く慢性的不振となつて現はれて來たのではないかと思はれる。即ち航海期開始前に於ける碎氷船の修繕は例年よりも相當後れたことが報ぜられて居るが、之は前航海期に於ける損傷の程度が著しかつた爲ではないかと思はれる。(五月二十四日のウオドメイ・トランスホルト紙は航海開始期切迫せるにも拘はらずスターリン號の機械試験、エルマク、リトケ、サドコ、マルイギン號等の修繕は何れも豫定より遅れて完了して居らず本年度計畫

の遂行は疑はしと警告を發して居る)。

而して本年の航海に於ては西より東に向けスターリン、エルマーク、リトケ、レーニンの各碎氷船、シビリヤコフ、サドコ、ルサーノフ、マルイギン、デジニエフの各碎氷型汽船が發航し、東より西に向けては客年北氷洋を廻つて浦潮斯德に到着した碎氷船カガノーヴィチ號一隻が發航して居る。右の外スターリン、カガノーヴィチ號と同型の碎氷船(約一萬噸)モロトフ號は本航海に間に合ふ様建造計畫が進められて居た筈であるが、其の活動に付ては報ぜられて居ない點より見て尙レニングラードに於て建造工事中ではないかと思はれる。又從來知られて居た大型碎氷船クラシン號は最近全く活動して居ない様であり、セドフ號は一九三七年來未だに氷海を漂流して居る状態である。

本年度の航海には合計約一〇〇隻の船舶が参加し貨物の移動の多いことと船舶の多數に上つて居ることは前例のない所であると七月二十四日のブラウダ紙は述べて居り、ムルマンスタより北氷洋沿岸及び極東地方へは機械類、金屬製品其の他消費物件が積送せられ、又浦潮斯德よりは北氷洋、ムルマンスタ、アルハンゲリスタ等へ各種特産品並に北氷洋開發の爲の人員(飛行場建設、鑛山關係等)が多數送込まれて居る旨報じて居る。

一九三九年度の航海成績は未だ豫斷を許さないが、東航のグループに付て言へば八月初めリトケ號がウリキツキー海峡を通航してラプチュヱフ海に出たのが最も成績がよく(八月二日イズヴスチャ紙)、スターリン號はウリキツキー、カラ、クレスチャーニンの三汽船を誘導して八月三日漸くチュリスキン岬に達したに過ぎず(尤も

ス號は第一航海に於てカラ海への船舶を誘導第二回目の航海に於てウ、リキツキー海峡以東一進航せんとするもの様である、エ、ルマーク號に至つてはディ、イクソン島附近に在つてト、チャ、グロザの二汽船の東航を誘導して居る趣で、ソ紙は大體此のグループも八月中旬にはウ、リキツキーに達することが出来るであらうと豫想して居るが、果して右期日に同海峡を通航し得るといつても、其の先のラブチ、ヴィ、フ、東シベリヤの兩海の通航は極めて不安である。又西航したカガノ、ヴィ、チ號も未だラブチ、ヴィ、フ海に出たことが報ぜられて居ないのであるが、航海期が半ば以上過ぎた今日斯かる成績では、本年も亦成績不振であらうと豫想せられる。

第三次五年計畫各年度間に於ては貨物の輸送量を一九三八年の三三萬六千噸より（之は當初の豫定額で實際は其の六〇%程度であつたと思はれる）一九四二年には七五萬八千噸に達せしめることとなつて居る。

尙参考迄に現在北氷洋航路に使用中の碎氷船及び碎氷型汽船數並に其の可能を示せば左の通りである。

種類	船名	建造年度	噸數	機關馬力	燃料塔載量(噸)
碎氷船	クラシン	一九一七	八、七五〇	一〇、〇〇〇	二、六六五
	エルマーク	一九九九	八、二五〇	九、五〇〇	二、六五〇
	レーニン	一九一七	六、〇〇〇	七、九八〇	一、二〇〇
	リトケ	一九〇九	三、〇二八	七、九〇〇	七五〇
	カガノ、ヴィ、チ	一九三八	約一〇、〇〇〇	不明	不明
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同

同	スターリン	一九三八	約一〇、〇〇〇	不明	不明
同	モロトフ	建造中	約一〇、〇〇〇	不明	不明
碎氷型汽船	シビリヤコフ	一九〇九	二、六〇〇	二、〇〇〇	二九二
	ルサーノフ	一九〇八	二、六〇〇	二、二〇〇	二九二
	セドフ	一九〇九	三、〇五六	二、三六〇	二八五
	マルイギン	一九二二	三、二〇〇	二、八〇〇	三〇〇
	サドコ	一九一三	三、三五〇	三、五〇〇	二五〇
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同

七 經濟的價値

ソ聯當局は北氷洋航路を以て歐露より極東に通ずる恒常的安全なる通路と爲すことを本義と爲して居るのであるから、其の經濟的價値の如何は専ら此の目的が達成せられるか否に懸つて居るのである。而して恒常的の語が「周年」と言ふことを意味するにせよ、其の現下の情勢を以てしては全く不可能であることは議論の餘地なく之は施設の定備に依り現在四箇月足らずの航海期間を或る程度迄延長し得るに過ぎないとすべきである。依つて茲には此の航海の季節性はさて置き北氷洋航路が其他の點に於て他の經路よりも果して優れて居るか何うかに付て

若干検討を加へるに止める。

(一) 所謂距離の短縮

北氷洋航路の最大利益としてソ聯當局が指摘して居る點は本航路が歐羅巴と極東との海路を半分に短縮すると言ふことでは、パーニンの黨大會に於ける演説に於ても強調せられて居る點である。而して此の際距離計算の起點とせられるものは、レニングラードで終點は浦潮斯德に置くのを通例として居る。パーニン演説中にも、レニングラードよりスエズを経て浦潮斯德に至る航路は全長一萬二千五百哩に達するが、北氷洋航路に依ると其の二分の一の距離で済むと言つて居るが、一方はレニングラードを起點とし、他方はムルマンスク又はアルハンゲリスクを起點として居る點に大きな疑問がある。即ちムルマンスクを起點とする場合にはムルマンスク—コルイマ河口間三、一〇〇哩、コルイマ—浦潮斯德間三、三〇〇哩計六、四〇〇哩となるのであるが、之をレニングラードを起點とする場合には(ムルマンスク—レニングラード間四、三二〇軒即ち二、三二二哩)八、七〇〇哩餘となる。他方印度洋經由浦潮斯德航路の起點をオデッサ、ノヴォロシイスク、ニコラエフ、エフパトリア等黒海諸港とすれば之亦九、四〇〇哩程度となり北氷洋經由と左して逕庭ないことが判る。

次に歐露と極東間に移動する貨物の種類並に其の生産地の關係を考慮すれば北氷洋航路の距離的優位は益々基礎が危くなるのであらう。本來極東地方は消費地方であつて、水産物等特殊の物産の外は他地方へ移出すべきものなく(毛皮等の貴重品は數量も少なく、飛行機、鐵道等に依り迅速に運送せられ海運に依ることがない)専ら歐

露各地よりの移入物資に依存して居るのである。

而して歐露より極東方面へ輸送せられる貨物の大宗は穀物、砂糖其他の食料品、石油、石炭、鐵、洋灰、鹽、機械類、金屬製品、織物類であり、主として黒海諸港の背後地を生産地とするものである。即ち穀物及び砂糖等食料品はウクライナを主産地としオデッサ、ヘルソン、ロストフ等の諸港を経て積出され、石油はアゼルバイジャン及びグロズヌイ産のものを主とし夫々油送管に依りバトミ或はトアブセより、ドンバスの石炭はマリウポリ、ロストフより、鐵材はマリウポリ、タガンログ、ロストフ、ヘルソンより、洋炭はノヴォロシイスク工場産(洋灰に付ては第二次五年計畫に依りスバツク附近に大工場を建設し既に操業を開始して居るが、果して極東地方の大建設を控へて自給の度に達し得るや否やは疑問視せられる。帝政時代以來最近に至る迄極東に於て使用せられる洋灰の大部分はノヴォロシイスク工場産のものであつた)のもので、直接同港より、機械類中農業用のものはロストフ、ノヴォロシイスク、オデッサ、ニコラエフより、又極東各漁港場に於て使用せられるクルイム産の岩鹽はエフパトリア港より積出されて居り僅かに各種工場設備品、金屬製品等若干のものがレニングラードを原産地とし各種の經路を経て極東に輸送せられて居るに過ぎないのである。

斯く見るときは極東と歐露との南方海路に依る連絡基地をレニングラードに置くことの不合理なるは明瞭であつて、黒海沿岸諸港を起點とするときは、ムルマンスク又はアルハンゲリスクを起點とする北氷洋廻り浦潮斯德航路に比し三千哩遠いこととなるが、レニングラードに起點を置く北氷洋の航路に比すれば僅に數百哩の差異に

減するのである。而もムルマンスク及びアルハンゲリスクは共に生産地に非ずして極東向物資は一、二〇〇万乃至一、五〇〇万を距つたレニングラード、モスクワ若は更に遠く南方に在るウクライナ各地より鐵路輸送を爲す要がある(ドンバスより石炭、鐵等をムルマンスク迄鐵道に依り輸送する代りに直接東方に輸送すれば遠くノヴォシビルスク附近に迄達せしめることが出来るのである)。物資輸送の距離より見た北氷洋航路の評価は如上の通りである。

(二) 片荷性

次に北氷洋航路の有する經濟上の缺點は其の著しい片荷性である。

殊に第二、第三兩次五年計畫が漸次東方に重點を置く傾向を示し、東方建設を目標とする西より東への移動が人的にも物的にも愈々旺となつて來ることは明瞭である。参考迄に第三次五年計畫に表現せられた極東地の建設の尨大なる内容を記述すれば左の通りである。

建設、産業開發の東漸は第三次五年計畫の最要項目の一であり、モロトフの報告等にも明示せられて居るが、詳細は國家計畫委員會議長ヴァズネンスキーの演説に於て始めて示されてゐる。即ち之に依れば東部諸地域(東、西兩西伯利及び極東地方を一括して言つて居るのである)に對する投資は、第二次五年計畫の一二%に比し第三次五年計畫には一八%に増加したが、其中東、西兩西伯利地方の分は八%で、極東地方に投ぜられるのは一〇%となつて居る。而して第三次五年計畫に依る投資總額は、モロトフ案に依れば一、九三〇億留、ヴァズネ

ンスキーの擧げた數字(コルホーズ關係の投資を含む)に依れば二、七四〇億留となり、其の何れを取るとするも約二〇〇億留乃至それ以上の巨額に達して居る。従つて本計畫の遂行に伴ひ各種の建設材料、移民施設品、消費物件等の歐露方面よりの一方的供給が益々勢を加へて來るのは當然であつて、歐露と極東との交易關係に於ける片荷は將來長期に互つて調節の見込が立たないものと認められる。

現在北氷洋航路はムルマンスク——コルイマ間に付ては歸路エニセイ河に立寄りイガルカに於て木材等の返り荷を積取る便があるに過ぎない。之に反し南方海路は沿岸各寄港地に於ける輸入貨物等を返り荷として積取る利益がある。

(三) 燃料問題

次に重要な問題は北氷洋航路及び其の附帯施設の消費する燃料の供給であつて、本航路の就航船中には碎氷船碎氷設備汽船等多數の特殊船舶があり、之等は何れも普通船舶に比し遙に多量の燃料を消費する外、施設各種越年中に使用する燃料も多量に上つて居り、之が補給は相當大きな負擔となつて居るのである。現在北氷洋航路及び其の附帯施設に對する燃料の補給はシビツベルゲン炭を主とし、其の他ヤクーツク、アナドイル、アンデルマ等の地方炭田も小規模乍ら採掘を行つて居る。

一九三四年乃至一九三六年の之等炭坑の採炭量は、次の様である(ソヴ、エト・アルクチカ誌 一九三七年二月號)。

炭坑名	一九三四年	一九三五年	一九三六年	計
ヤクーツク	一二、六〇〇噸	二七、八七〇噸	三五、〇〇〇噸	七五、四七〇噸
アナドイル	一、〇〇〇	四、八〇〇	五、〇〇〇	一〇、八〇〇
アンデルマ	五、八〇〇	一〇、〇〇〇	一六、〇〇〇	三一、八〇〇
シュビッツベルゲン	二二〇、〇〇〇	三九九、七〇〇	四八〇、〇〇〇	一、〇九九、九〇〇
合 計	二三九、六〇〇	四四二、三七〇	五三六、〇〇〇	一、二二七、九七〇

尙一九三七年中堅坑建設費として左の通り合計五二〇萬留の経費が計上せられて居た。

シュビッツベルゲン炭坑 一一〇〇萬留
 ノルドヴィク炭坑 三〇〇萬
 ヤクーツク炭坑 二〇〇萬

その他沿岸各施設に於ける燃料節約を圖る爲昨年来隨所に小型風力發電所を建設中であるが、一九三九年六月モスクワに在るカガノーヴィチ名稱ポール・ベアリング工場に於て、右風力發電所用發動機一臺を製作し、今年中に合計二千臺を製造する計畫である旨報せられて居る。

シュビッツベルゲン炭は北氷洋航路に於ける主要燃料となつて居る次第であるから、以下シュビッツベルゲン炭坑の事情に付若干附記する。

シュビッツベルゲン産炭地の中心はパーレンツブルグである。本来シュビッツベルゲン諸島は一九九六年和蘭人パーレンツに依て發見せられ、久しく各國間の主權争ひの目的となつて居たのであるが、一九二〇年巴里に於て成立したシュビッツベルゲン條約に依り諾威の所屬と決定せられ、一九二五年より現實に諾威が領有して來たのである。本島産の石炭は品質も優良で、従來米、英、蘭、瑞典、諾威等各國の會社が採掘して居た例もあるが、現在にては諾威及びソ聯の外續行して居るものはない模様である。ソ聯のパーレンツブルグ炭坑經營は、帝政時代露西亞のグルマン會社が所有して居た炭坑を革命後國有化したことに根據を有して居るが、シュビッツベルゲン島の諾威歸屬に決定した際、従來の諸權益を尊重するの方針に依り、他の諸權益と同様ソ聯の所有を認められたものであつて、實際は利權の形式に於て經營せられ、ソ聯は諾威政府に對し一定の納付金を拂つて居るのである。現在パーレンツブルグにはソ聯採炭労働者、従業員等約二千人が居住し、年約五〇萬噸位の採炭を擧げて居るが、其中ムルマンスク及びアルハンゲリスタに搬出せられるものは大體四〇萬噸と看做される。之に對しソ聯は北海及び北氷洋歐露領海に於て海獸捕獲の利權を諾威側に與へて居る。パーレンツブルグの存在するシュビッツベルゲンの西海岸方面は暖流の影響を受け夏期三、四箇月間航行可能であつて、此の期間内に搬出を了する必要がある。積込設備は相當大規模でコンヴェーヤー・システムを用ひ、引續き採炭擴張の目的を以て試掘を行つて居る様である。

(四) 北氷洋航路開拓經費

然らばソ政府は年々幾何の費用を北氷洋航路の爲に使つて居るかと言ふに、一九三七年度の事業計畫に關する北氷洋航路本部參與會議長ヤンソンの報告は次の通りである。

運輸關係

(内) 船舶建造費

港灣及び河川埠頭修築費

ムルマンスク船渠建造費

航空運輸

水路調整費

無電及び氣象觀測所

工業關係

(内) シュピツベルゲン炭坑

ノルドヴィク炭坑

ヤクーツク炭坑

ベロゴルスク製材バルプ工場

罐詰工場(アナドイル及びウスチ・ポルト)

一〇八、八一〇、〇〇〇留

四七、八三〇、〇〇〇

五、一二〇、〇〇〇

三五、〇〇〇、〇〇〇

一三、七一〇、〇〇〇

二、八六〇、〇〇〇

四、二九〇、〇〇〇

九、五〇〇、〇〇〇

二、〇〇〇、〇〇〇

三、〇〇〇、〇〇〇

二、〇〇〇、〇〇〇

四、〇〇〇、〇〇〇

三〇〇、〇〇〇

漁業及び海獸捕獲

(内) 漁業

海獸捕獲業

コレクチヴィゼーション

(内) 農業機械化

馴鹿飼養

家畜

其他

社會文化費

商業擴張費

行政費

自動車運輸

其他

計

二、九二〇、〇〇〇

一、〇八〇、〇〇〇

一、八四〇、〇〇〇

七、七五〇、〇〇〇

二、五二〇、〇〇〇

一、八二〇、〇〇〇

三、三〇〇、〇〇〇

一一〇、〇〇〇

二、四八〇、〇〇〇

四、〇〇〇、〇〇〇

六、五一〇、〇〇〇

六、〇〇〇、〇〇〇

一、一三〇、〇〇〇

一四九、一〇〇、〇〇〇

而して第三次五年計畫に於ける北氷洋航路關係の投資は合計一七二、〇〇〇萬留の多額を豫想せられて居た。其

の内主なるもの左の通りである。

海運 關係 (取扱貨物の數量を一九三八年の三三六、〇〇〇噸より一九四二年には七五八、〇〇〇噸に増
加せしめる爲に要する費用)

三六三、〇〇〇、〇〇〇留

(内) 船舶建造費

一七三、五〇〇、〇〇〇

船舶修繕費

一八、五〇〇、〇〇〇

特殊船舶建造費

二六、〇〇〇、〇〇〇

港灣修築費

五九、〇〇〇、〇〇〇

(ノーヴィ・ボルト、ディクソン、ティクシイ、アンバルチク各諸築港並にビヤシナ、ノルドヴィク、

ヤナ、インヂギルカ、アナドイルに於ける荷役作業の機械化設備)

ムルマンスク造船所整備費

八五、〇〇〇、〇〇〇

(碎水船建造の爲)

河川航路擴張費

二〇四、〇〇〇、〇〇〇

(河川水路を一九三七年の一六、〇〇〇噸より二六、〇〇〇噸に延長し貨物の輸送高を三一〇・五%と
するに必要なる費用)

(内) 河川用鐵製船舶建造費

八七、〇〇〇、〇〇〇

同 木造船建造費

四五、〇〇〇、〇〇〇

同 修繕費

三、〇〇〇、〇〇〇

河港築造費

六九、〇〇〇、〇〇〇

航空關係費

二八〇、〇〇〇、〇〇〇

(航空路を一一、二〇五噸より二七、四〇〇噸に延長し第二次五年計畫に比し貨物輸送量を五二五%に達せ
しむるに必要なる費用)

(内) 航空路開設費

一七六、八〇〇、〇〇〇

製作所

九、〇〇〇、〇〇〇

機體

七五、二〇〇、〇〇〇

修繕費

一三、〇〇〇、〇〇〇

調査費

六、〇〇〇、〇〇〇

資源開發費

四五四、八〇〇、〇〇〇

(内) 鑛業

一一四、三〇〇、〇〇〇

木材加工工業

二五、〇〇〇、〇〇〇

漁業

一一一、三〇〇、〇〇〇

北氷洋航路論

工	業	二七、〇〇〇、〇〇〇
コレクティブイゼーション		六八、五〇〇、〇〇〇
商	業	六六、〇〇〇、〇〇〇

第二次五年計畫に依る北洋航路關係の投資は二五、〇〇〇萬留で一九三八年迄の投資は合せて四六、五〇〇萬留であるから第三次五年計畫は其の三倍半に達する巨額の投資（一七億二、〇〇〇萬留）を豫定して居ることになるのである。

ソ聯は斯かる巨費を投じ又海損等に因り年々巨額の犠牲を拂つて居るのであるが、北氷洋航路が現在では勿論將來に於ても收支相償ふに至ることなきは當然で採算を度外視した國家的事業としてのみ經營し得べきであることは説明する迄もない。

八 軍事的價值

北氷洋航路は開發の初期に在りては専ら學術調査の範圍を出なかつたが、兩三年來之に經濟的價值を附するに至つた。然し乍ら之に軍事上の意義を與へることは會てなかつた處で、一九三九年三月四日ババーニンが本部長に新任せられて間もなく開催せられた第十八回黨大會に於て同人が極力本航路の軍事的重要性を説いたことは少なからず世の注意を惹いた處である。

即ちババーニンは北氷洋航路を以て歐羅巴と極東とを通ずる最短且つ最も安全なる航路であると爲し、其の有する國防上の意義は絶大であると述べ、本航路はソ聯の絶對支配下に在る内海を通ずるものであるから、ソ聯が西或は東より攻撃を受ける場合には自由且つ最短期間にソ聯の一領域から他の領域に軍艦を移動せしめ得ると斷じた。又帝政露國政府は北氷洋の調査開拓を怠り、之を有力な通路とすることを得なかつた爲日本海々戰に於て高價な代償を支拂つたのであるが、對島海戰後露國の碩學メンデレーエフは、若し帝政政府が對島海戰に於て喪つた犠牲の十分の一でも北氷洋開拓に費して居たならば、露國艦隊は浦潮斯德に到達して居たであらうと言つたことは、誠に敬服すべき慧眼と言ふべきであると附言して居る。

吾人の興味は、果してババーニンの豪語せる如く、對島海戰が繰返されるならば、ソ聯艦隊が「北氷洋を通り過し其の敵國の艦隊を逃んで撃滅」し得るが如く北氷洋航路が實際化して居るか如何かの一事に歸するのである。北氷洋航路の實勢が近來施設の整備、研究調査の進捗が顯著であるに拘らず却つて頽勢を示して居ることは前項に於て記述した通りである。今日迄の實例に付て見るに昨年中一隻の水雷艇がムルマンスタクより北氷洋を経て極東に廻航せられて居ることが唯一の事實ではないかと思はれる（ソ側では二隻と稱して居るが事實は一隻の様である）。航行條件が複雑困難を極めて居ることに鑑み、現下の情勢に於ては大艦隊を極東に廻航するが如きことは絶対に不可能であると斷ぜざるを得ない。殊に潛水艦の如く複雑なる外形を有し抵抗力不十分な艦種に在りては一年中航行條件最適の時期に於ても通航困難ではないかと思はれる。只今後長日月の研究と努力に依り各種

困難なる事情も徐々に征服せられることは有り得べきことであるから、左に北氷洋上の海軍力と其の動向に付若干述べることにする。

ソ聯は現在海軍力擴張に躍起となつて居ることは周知の通りであり、バルチック海(クロンシタット)、黒海(セヴストーポリ)、太平洋(浦潮斯德)、裏海(アストラハン)、北氷洋(ムルマンスク)に艦隊を配備して居る(此の外黒龍江、ドネプル河に河上艦隊がある)。右の内裏海は殆ど論ずるに足らぬものであるが、北氷洋艦隊も亦現に編成中であると観るべきである。即ち北氷洋艦隊は現在の處では驅逐艦、水雷艇、大小潛水艦等を合して二〇隻程度の小艦隊であるが、ソ聯海軍當局が今後之を擴張することを目論んで居ることは左の諸點より容易に了解出来る。

(イ) ソ聯が極東に於て有事の場合海軍力を他の海洋より増強するにせば、北氷洋上に相當の海軍力を有することが最も便利であること(之が廻航に付ては今後改良すべき點が多々あるのは勿論で現状の儘では困難であることは前述の通りである)。

(ロ) バルチック艦隊は現在に於てはソ聯最強の海軍力であるが、之は主として歐洲に對する備へと觀るべく、複雑なる國際情勢は假令一時バルト沿岸諸國乃至其他の西歐諸國との友好關係を維持し得るとするも、本艦隊を必要に應じ自由に外洋に出動せしめることを保障し得やうとは考へ得ないこと。殊に芬蘭灣口を扼するオトランド島の武装問題等の爲ソ聯としては對歐策としても寧ろ一大海軍力を北洋に維持することが妥當で

あると考へ得るのである。又レニングラードと白海とを連絡する所謂白海バルチック海運河は強制労働に依り竣工したと言へ(本運河は全長二七〇軒であるが一聯の湖沼を繋いだもので、實際掘鑿したのは四〇軒に過ぎない)全く當座凌ぎの工事と言ふべく、木造の部分も少くない状態で、其の幅員水閘の長さ、水深等よく見て大體一千噸級の汽船の通航を以て限度として居り、大型驅逐艦の如きすら艦の長さの關係上通航困難であると考へられる。斯くすればバルチック艦隊の有力な部分を白海運河に依つて北氷洋に廻航するが如きことは不可能であるとすべきである。

(ハ) ソ聯の造船擴張、海軍力増強政策の一端として白海上に造船都市モロトフスクの勃興しつつあること。現在北氷洋艦隊の基地は、ムルマンスク港とせられて居るが、事實はムルマンスク北方四〇軒程の地點に在るポリャルノエである。ソ聯が此の地を艦隊基地として選んで居るのは既述の通りムルマン海岸一帯が周年凍結しないこと、之を起點として比較的自由に外洋に達し得られることの二點に依るものであらうがポリャルノエは芬蘭及び諾威國境に甚だ近接し居り、有事の場合外敵の襲撃を受ける危険多きことは革命後の英米軍の行動に徴するも明かである。ソ聯當局が半歳以上に互り結氷するの不利を忍んで造船基地並に海軍根據地(後述の通り海兵營舎を多數建設して居る點より推定出来る)北ドヴィナ河口近くのモロトフスク(ヤグル島)に移さんとするのも、同地がポリャルノエよりも直線六〇〇軒を去る奥地に在り、遂に侵入軍の脅威を受けることが少いと言ふ點を重視して居るのは當然と思はれる。然もポリャルノエはレニングラードを起點とし、ソ聯とは歴史的に感情的に相容れ

ない芬蘭との國境に沿ひ蜿蜒一、四五〇軒を北進する一本の鐵道に依り連絡せられて居るのみである(第十八回黨大會に於て本線の一部に複線工事を施す必要を認めて居る)。

然るにアルハンゲリスク(モロトフスクはアルハンゲリスクより約五〇軒の地點に在る)は歐露中央地方と鐵道連絡を有する北洋諸港中最も東方に位して居り、北氷洋開拓の地理的位置の點のみ言へば寧ろムルマンスクに勝つて居る外、莫斯科——アルハンゲリスク間の鐵道は莫斯科——ムルマンスク間に比し九二〇軒も近くなつて居る。而もアルハンゲリスクは北ドヴナ河口に位し、同河はコトラス迄舟運の便があり、此のコトラスも亦背後地との間に鐵道を通じて居るので、ムルマンスクに比し背後地との輸送關係に於ては著しく勝つて居る。此の外レニングラードとの關係に付て見れば、白海運河に依り水上連絡の便もあり、ムルマンスク鐵道も其の途中ソロカ又はケミに於て汽船に積替へを爲せば、アルハンゲリスクの培養線として利用し得るのである。

第十八回黨大會に於てカガノーヴィチは此のアルハンゲリスク鐵道の複線工事は是非共第三次五年計畫に於て實現せねばならぬと述べて居る。

ソ聯が北氷洋上に於ける海軍基地としてモロトフスクを選んで各種の施設を爲しつつあることは極めて注意すべきことであるから、若干之に付て記述する。

モロトフスクを北氷洋に於ける造船基地と爲すことに付ては從來全く發表を見なかつたのであるが、本年四月四日のクラスヌイ・フロート紙(海軍人民委員部機關紙)記事に依つて初めて其の大意を窺ふことを得た。元來

モロトフスクと言ふ都市は一九三六年六月十一日北ドヴナ河口附近に建設せられた労働者部落で、其の後極めて急速に發展し一九三八年八月十一日には早くも露西亞共和國最高會議幹部會令を以て市制を施行せられた程である。本市の位置はアルハンゲリスク港より白海に出で稍西に寄つた處に在るヤグル島並に其の對岸たる大陸に跨るもので、アルハンゲリスクより約四五軒の地點に在り最近刊のソ聯地圖に付て見るに、アルハンゲリスクより鐵道が延びて居る。此の地は元來住民の居なかつた濕地であるが、帝政時代より修道院が設置せられて居た様である。以下前記クラスヌイ・フロート紙の記事(ヴェ・アレクサンドロフなる者のモロトフスク通信)の大意を紹介する。

アルハンゲリスクより労働者の一隊を乗せた小汽船がヤグル島附近に投錨し之等の乗客を下船せしめたのは一九三六年六月十一日のことであつた。労働者等は沼地を開拓して數箇月の間にヤグル島と大陸とを繋ぐ延長二軒半の木橋を架設したのである。茲に於て之等労働者を中心とする此のストロイ部は次第に膨脹し遂に市政を施かれモロトフスクと改稱せられることとなつたが、同市には目下最優の海上船舶を建造すべき大造船所が技術の粹を蒐めて建設せられつつある。又最新式の火力發電所は市民に光熱を送るのみならず暖房用の温水をも供給する設備を有し其の他大住宅、劇場、ホテル、料理店、百貨店、パン工場等續々建設せられ近代的大都市の面影を備へて來た。尙海軍人民委員部の代表者は北洋艦隊所屬海兵の營舎部落竣工を機としモロトフスクの諸施設を視察した。

要するに北氷洋航路の軍事的價値は、有時の際白海上の艦隊若くはクオンシタト軍港に在る多數の潜水艦等を北氷洋を通じて極東に廻航し得るやの點より見れば全く將來に残されたものと見るべきであるが、只コルイマ河に依る極東奥地との軍需兵站通路と言ふ觀點に起てば相當重要視せらるべきであつて、西伯利鐵道が輸送力に限りあり且つ戰時に於て直に遮断せられる危険頗る大であるのに反し、北氷洋航路に依れば四箇月間は殆ど何等の危険なくオホツク沿岸に大量の軍事輸送を爲すことが出来るのみならず、航路施設の整備に依り（世界最大の一萬噸級クラシン型三碎氷船、スターリン、カガノーヴチ、モロトフの建造等）二箇月程度でムルマンスク又はアルハンゲリ斯克よりマガダンに達せしめることは敢て困難でないと考えられる。マガダンとハバロフスクとの間の連絡は、オホツク海、ニコラエフスク港を経てアムールの水運に依り保持するものと見るべきであらう。コルイマ水路の意義に付ては次項に記述する。

九 結 論

北氷洋航路を今後如何にすべきかに付ては第十八回黨大會に於てモロトフが第三次五年計畫に依り本航路を以て正規に運航する水路幹線と爲し、極東との計畫的聯絡を確保することに在ると述べたのに對しババーニンは

- (一) 北氷洋航路を組織的に研究し且つ水路設備を行ふこと。
- (二) 港灣施設を完成すること。

(三) 船舶修繕基地を創設すること。

(四) 航空基地及び科學研究所網を擴大すること。

(五) 北氷洋航空路に於ける燃料基地に關する地質調査を組織的に繼續し且つ最短期間に完了すること。

(六) 河川連絡の利用を計ること。

(七) 海員、北氷洋科學研究所勤務の専門家、水路部員を養成すること。

を以て北氷洋航路本部の任務であると説いて居る。

第三次五年計畫に於て右が遂行せられるや否やは頗る疑問視せられる處であつて、既に述べたる通り北氷洋航路の經濟的價値は素よりソ聯の宣傳する程大なるものではなく、軍事上の價値も現下の事態に於ては夫れ程大きくないのであるが、兎に角北氷洋水域を獨力を以て開拓したソ聯が殆ど之を内海の如く見て居ることは事實であつて、將來他國の通航を許すや否やは重要な問題である。純然たる法理論を以てすれば他國船の自由航行を阻止すべき根據はないのであるが、航行條件等の關係上ソ聯側諸施設の援助なき限り通航は不可能であるから、事實上北氷洋航路はソ聯の獨占する處であると觀るべきではないか。既述の如くエニセイ河口以東堪察加に至る數千哩の沿岸には開港場も設置して居らず専ら自國船の寄港炭水の補給を爲すべき港を諸所に設けてあるのみである。尤もソ側に於ても最近では北氷洋よりベーリング海峡を経て極東地方に至る迂廻航路には夫れ程の重要性を認め居らず寧ろコルイマ河及びウスチ・ウチーナヤ——マガダン間街道を通ずる船車連絡のコースに全力を傾けて

居るものと認められる。事實コルイマ河口のアンバルチク港よりベーリング海峡を経てマガダンに至る六、一五軒(三、三〇〇哩)に比しコルイマ河水陸連絡に依る時はアンバルチクよりウスチ・ウチーナヤに至るコルイマ河水路六〇〇軒、竝に同地よりマガダンに達する自動車道路四〇〇軒計一、〇〇〇軒で二、五二五軒(一、四六七哩)が短縮せられる。而も此の海路は北氷洋航路中最も危険の多い氷海で、一九三四年二月チリ・スキンの沈没其の他の犠牲も出して居り施設も比較的行届いて居ないのであるから、其の航行条件等を考慮に入れるときはコルイマ水路に依る利は比較にならぬ程大である。殊に運送の時間よりすれば、コルイマ水路に依る時は河口に於て舳舟に積替へ更にウスチ・ウチーナヤに於て自動車に積替を爲すにも拘はらず、一〇分の一以下で達するのである(更に迂廻航路がアラスカ、千島列島等他國の沿岸を通過する爲之に依り受くる軍事上の危険は勿論考慮せられて居ることであらう)。

斯く見るときは北氷洋航路の價値は其の經濟的たると軍事的たるとを問はず一に今後に於けるコルイマ河水陸連絡施設の發達如何に懸つて居ると言つても過言ではない。極東に於ける有時の場合コルイマ水路により安全に軍需資材が輸送せられることとならば其の運航期間が假令一年の中數箇月に限られるとしても決して輕視出来ないであらう。所謂バム鐵道の建設は工事が遅々としてゐる中にコルイマ水路(一般住民の通過を禁止して居る模様で途中哨所すら設置ある程であるから軍路と稱してもよいと思ふ)は既に出來上り相當の動きを見せて居るのである。

元來北氷洋航路に關する限り歐亞の境界はウラルの北上線を以て劃すべきではなくて遙か西方バイカル湖と同程度のタイムイル半島突端セーヴェルナヤ・ゼムリヤ島との間に在るチリ・スキンの岬を以てすべしとすることが通念とせられて居る。即ちオビ、エニセイ兩河口に至る所謂カラ海航路は比較的早くより開かれて居るのであるがウイリキツキー海峡(チリ・スキンの岬とセーヴェルナヤ・ゼムリヤ島間)以東ベーリング海峡に至る約一、五〇〇哩が航行最も困難で、從來殆ど船舶の通航は不可能とせられて居たのである。北氷洋航路が近年漸くコルイマ河に依る水陸聯絡中心主義に偏して來て居ることは本年浦潮斯德よりムルマンスクに至るものはカガノーウ、チ號の誘導する數隻の船舶に過ぎず多くはムルマンスク或はアルハンゲリスクより東航してコルイマ止りになつて居る點より見るも察知出来るのである。

コルイマ方面の開拓事情、施設の現状に付て報ぜられる處は極めて少いが其の重要性に鑑み各種斷片的資料を綜合すれば左の様である。

コルイマ地方の開拓状況

コルイマ地方の開発は既に第二次五年計畫に依り其の緒に就いて居る。即ち一九三二年ソ政府はグリ・ストロイ・トラスト(極東建設トラストの意)を組織し専らコルイマ河流域地方の交通路、鑛業の開発、發電所及び機械修理企業の建設並に之に附帶する各種の施設に當らしめたのである(一九三三年北氷洋航路本部の開設せられてから後もグリ・ストロイ・トラストの事業は航路本部の所管外に置かれた)。同トラストの管轄區域は大略南方

はタウイ河、東はオホツク海沿岸よりギジガ灣、西はヤクーツク共和国境に至り北はコルイマ河下流より北氷洋岸に及ぶ面積約五〇萬平方料の廣大な地域で、恰も往時のカムチャツカ及びオホーツク方面に於けるアコの如き地位を有し太平洋極東船隊（ナガエヅ+浦潮間航路船三隻）、自動運輸部（トラック約一千臺）、コルイマ河汽船部（河川用汽船四隻）を管轄して居る。ダリ・ストロイ・トラストが遂行した諸工事中の最も重要なのはコルイマ河とマガダンとを繋ぐ延長約四〇〇料の自動車道路の建設である。之に依り北氷洋と太平洋との連絡は成つたのであるが（コルイマ河は河口よりウスチ・ウチーナヤに至る約六〇〇料の間河船を通ずる便がある）自動車道路の経路は大體次の通りである。

コルイマ河口より約六〇〇料上流のウスチ・ウチーナヤを南下すること約四〇料にして東折、ウルトカニ河に沿ひて進むこと四〇料にてヴェルフェネ・ウルトカンスカヤに達する。

同所にてウルトカニ河を渡り東南進すること約六〇料にしてストレルカに達する。

夫よりシャキン河に沿ひて南下五〇料にしてシャキンに達する。

更に南下へタ、バサノラ兩河を渡り八〇料にしてアトカ（別名エリクチャン）に達する。

茲より西南折オラ河を越え約五〇料にして第一五二料哨所に達する。

同哨所より西南進すること六〇料にして第九〇料哨所に達する。

更に南下ハスイン河を渡り九〇料にしてオホーツク沿岸のマガダンに到達し、アトカ—マガダン間に於てヤブ

ロイノ山脈を越える。

右自動車路に接する諸都市は急速に膨脹して居り、マガダンの如きは一九三三年建設以來現在にては三—四萬の人口を有するに至つたと傳へられて居る。

主要都市の状況は次の様である。

(一) マガダン市及びナガエヅ港

オホツク海ナガエヅ港の奥地約二料のマガダン平地に建設せられた都會である。最初ソ政府はナガエヅ灣に港灣設備を施し其の岸に都市を興す計畫であつたがナガエヅはオホツク海の強風に吹き曝され、濃霧多く地域狹隘の爲將來の發展の餘地がない等の缺陷があるから、其の背面のマガダンを選んだのであつて、兩者は殆ど港と市街との關係に在ると言つても良いのである。ナガエヅの港灣設備は詳かでないが三、四千噸以上の汽船四、五隻を同時に碇泊せしめることが出来る程度のものである（地理雜誌ナ—シ・ストラナ一九三八年十一月號にはナガエヅ埠頭に一萬二千噸のニコライ・エジフ號が横附になつたとの記事が出て居る）。浦潮斯德—ナガエヅ間は二、五八六料（一、三九四哩）で航行に普通貨物船は約十晝夜を要する。航海は大體五月下旬に開始せられ十月上旬に終るを常として居る。一九四〇年度に於ては築港工事を續行し旅客用の埠頭をも設けることとなつて居る様である。

ソ政府は最初コルイマ地方開發の中心地を鑛産資源の多いタスカナ（タスカナ河口）に定めたのであるがマガ

ダンの建設進捗し其の經濟的發展顯著となるや、一九三九年七月十四日附露西亞共和國最高會議幹部會令を以てハバロフスク地方管内にコルイマ管區を設置し、マガダンに市政を施行して其の中心都市と定め、オラ、北エヴエン、スレドネ・カンスクの三區を管轄せしめることとしたのである。

現在ナガエヴ⁺港區及びマガダン市には發電所、自動車修繕工場、造船所、製作工場、煉瓦工場、製革工場、麥酒工場、パン工場、製菓工場があり、教育文化施設としては中等實業學校（鑛業及び農業）、師範學校、小學校、黨學校、地質博物館、劇場二、映畫館、ラヂオ放送所、體育場あり、病院、臨海療養所、水道等近代都市として施設が整つて居る旨報せられて居るが實情は明かでない。又蔬菜の溫室栽培を目的とするソフホーズが設けられて居ると云ふ。

(一) アトカ

マガダン市より約一八〇軒ヤプロノイ山脈の北方に在り、自動車修繕工場、ベンチン・タンク、倉庫、車庫等の設備があり又養豚ソフホーズがある。

(二) ストレルカ

車庫、ベンチン・タンク、旅館等あり、南方に小飛行場がある。

(四) ウスチ・ウチーナヤ

コルイマ河口より六〇〇軒、同河舟運の終點であつて、コルイマ—マガダン街道水陸連絡の要衝である。此の

附近の豊富なる資源を開發する爲鑛業コンビナートを建設中にて相當大規模の發電所も工事中である。

北氷洋航路の検討に當り注意すべき點は、前述の通りソ聯當局が巨額の費用と努力とを注ぎ込んで開發躍進を計つて來たのに拘らず本航路が一九三七年來漸く慢性的不振に陥つて來た傾向のあることで甚だ皮肉な結果を招來して居るのである。之は北氷洋の氣象、潮流其他一般航行條件が年に依つて著しく異つて居り航海成績の良否も一に當該年度の氣象條件の如何に依つて支配せられるのではないかを思はずに足るものである。此の點より見れば北氷洋航路は其の年々の成果を豫め測定するが如きことも多く意味がないとさへ思はれるのである。業績の上がない事實には一々責任者を求め其の責を追及するのはソ聯各方面に於ける通例であつて、シムिटが殆ど人民委員の地位にも匹敵すべき北氷洋航路本部長の職より學士院副議長の職に轉ぜられたのも幾分斯かる意味合ひのものではないかと考へられるのであるが、後任のパーニンが大いに期待せられ本部附參與會を新に編成する等銳意業績の昂揚に邁進したと見えだが、一九三九年度の成績が相變らず低調であると看做れるのは此の間の事情を物語るものと思はれる。一九三六年迄の業績に陶醉した本航路關係者は飛行機を以て海面及び氷の状態を視察して行けば北氷洋は普通の木造船でさへ通航出來ると豪語して居たが、一兩年來の實績に鑑み特殊型の船舶を計畫して居る旨傳へられ、全然從來の造船技術を改めねばならぬことを痛感したのではないかと思はれる。傳ふる處に依れば新型北氷洋航路船は船體特に堅固な二、〇〇〇噸乃至三、〇〇〇噸級の碎氷設備を有する汽船で、碎氷船の誘導に依らず獨力航行し得るもので、而も從來の碎氷型汽船に比し貨物の積載量も遙に大なるものであ

るとせられて居る。

第三次五年計畫に於ては、モロトフスク造船所、ムルマンスク浮船渠（レニングラード市カノネルスク工場に於て建造中で四、〇〇〇噸のものである）等の完成と共に此の種新型船を續々建造するのではないかと思はれる。一方北ドヴナ河のヴィチグダ河との會點に在るミヘイコフ島（即ちコトラス附近）に總工費三、二〇〇萬留を以て大造船所を建設しつつある旨報せられて居る（八月五日ブラヴダ紙）が主工場に於ては専らコルイマ河其他の爲の河川用船舶の建造に當る事と思はれる。

要するに北氷洋航路は現在の課程に於ては經濟的にも軍事的にも傳へられる程價值あるものではなく、當分の間はソ聯としてはコルイマ水系を中心としての歐亞連絡を以て北氷洋航路開拓上の中樞問題と爲すものと考へられ、従つて吾人も研究上専ら此の方面に注意を拂ふべきであると思はれる。

（終）



終

