76

(分類名ノ1.3-4)

欧亞局

公第七五號

昭和九年六月二十二日

在オデッサ
領事　平田

外務大臣　廣田弘毅　殿

黑海海運ニ關スル州黨部措置ニ關スル件

近時黑海海運ノ不振ニ鑑ミ「オデッサ」州黨部ハ爰ニ本年五月二十九日付ヲ以テ輸送計畫ニ關シ決定ヲナシ貨物輸送ノ圓滑ヲ期スル處アリタルカ(一)黑海商船部特ニ「オデッサ」港ノ輸送計畫杜撰ナリシコト(二)黑海商船部ト荷主間ノ連絡不備(三)荷主側經濟機關ノ海路輸送忌避等ノ原因ニ依リ黑海沿岸輸送狀況ハ依然改善セラレス其計畫貨物ハ全體ノ三四%ニ過キス

右海運ノ不成績ニ鑑ミ「オデッサ」州黨部ハ更ニ六月十九日付ヲ以テ海運計畫ノ確立ヲ圖ルト共ニ經濟機關當局ニ對シ左ノ要旨ノ警告ヲ發セリ

一、黑海商船部長「ザニコ」ヲシテ五日間內ニ荷主側ト協同シテ輸送計畫量ヲ決定セシメ同時ニ黑海諸港港務部長ハ毎月二十七日迄ニ荷主側ト其輸送計畫ヲ協議編成スヘシ

一、海路輸送ヲ忌避セル廉ニ依リ「オデッサ・マカロニ」工場長「ブロムベルグ」ヲ譴責處分ニ附ス

「オデッサ」貨物驛長「ダシコフスキイ」ハ「マカロニ」工場貨物ハ鐵道輸送計畫ヨリ除去セラレタルヲ知リ乍ラ六月四日同工場

在オデッサ日本帝國領事館

在オデッサ日本帝國領事館

昭和九年七月廿日　接受

F-0019

0320

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

貨物四ケ車ヲ「マリウポリ」ニ發送セルニ依リ之ヲ黨罰ニ處ス

一、「ジテツキイ」（デルジンスキイ工場長）「ロシヤク」（スタロスチナ工場）「ツマルキン」（フヴオロスチナ工場）「フイロネンコ」（スタリズブイト）「ボブラコフ」（十月革命工場）ニ對シ六月海路輸送貨物ノ搬出遲延ヲ指摘シ將來右樣遲延ヲ繰返スニ於テハ州黨部ハ之ヲ黨部ノ輸送計畫決定違反ト認メ責任者ヲ嚴重處罰スヘシ

右報告申進ス

本信寫送付先　在蘇大使

在オデッサ日本帝國領事館

諜報第二課

（分類項目 3-4 第二課 門 類分）

歐亞局
普通第一六三號

昭和九年六月二十五日

在浦潮斯德
總領事　渡邊理恵

外務大臣　廣田弘毅殿

「リトケ」號ノ北氷洋廻航計畫ニ關スル件

「シビリヤコフ」號及「チエリユスキン」號ノ逆「コース」ヲトル當地ヨリ「アルハンゲリスク」ヘノ北氷洋廻航計畫ニ關シテハ客月十八日附普通第一三〇號揔信ヲ以テ報告ノ次第アリタル處二十一日ノ赤旗紙所報ニ依レハ右計畫ニ先立チ本邦笠戸船渠ニ於テ修繕ヲ了

在浦潮日本總領事館

昭和九年七月五日

F-0019
0321
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

シタル碎氷船「リトケ」號ヲシテ右「コース」ヲ航破セシムル由ニテ同船ハ來ル二十七日當地出帆ノ豫定ナリト謂フ

然ルニ元々本件浦潮ヨリ「アルハンゲリスク」ニ達スル北氷航路ハ最初世界大戰初期帝政時代ニ「タイムイル」號及「ワイガチ」號ノ二碎氷船ヲ以テ實施セラレタルコトアリ

右二船ハ一九一四年ヨリ一五年ニ亘リ途中「タイムイル」西岸「トーリ」灣ニ一越年シ目的地ニ達シタルコトアリシカ今回ノ「リトケ」號行ハ同「コース」ノ第二回目ノ航海ニシテ右實施ニ付當地官民共多大ノ期待ヲ繫キ居レリ

而シテ今前記赤旗紙ニ依リ右「リトケ」號ノ航程計畫ヲ一瞥スルニ當地出帆後最初ノ寄港地ハ「カムチヤツカ」「ペトロパウロフスク」港ニシテ同港ニ於テ各々三百噸ノ炭水ヲ補給シタル上「プロヴイデエニイエ」灣ニ向ヒ同地ニテ一千三百噸ノ燃料ヲ積込ミ淡水ハ途中氷上ニ淡水湖アリテ隨時入手スルヲ以テ極度ニ制限シ「チクシ」灣ニ向フ筈ナルカ途中燃料ノ節約ヲ慮リ主トシテ大候順調トナルヲ待チ必要時以外碎氷航行ヲ行ハス以テ難航地點タル「デジネフ」岬「シヤラグスキー」岬間乃至「セルツエーカーメニ」岬、「セーヴエルヌイ」岬及「シヤラウーロフ」岬並ニ「ヴイリキツキー」海峡及「ノルデンシエリド」群島間ノ航破ニ備フル由ナルカ本「リトケ」號ハ同船長「ニコラエフ」ノ談ニ依レハ船體ノ强靱性及汽罐ノ馬力等ニ於テ「シビリヤコフ」號及「チエリユスキン」號ノ夫レニ著シク勝リ加フルニ右二船ノ貴重ナル體驗アリ航路ノ研究調査モ行

F-0019
0322
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

過キ居ルヲ以テ水中ニ越年スルノ要ナカルヘシトノコトナリ

尚同船ニハ飛行機Y-2ヲ積載シ途中氷上探極飛行ヲ行フ外「ヴイゼ」教授ヲ團長トスル調査隊一行參加シ船内ニ實驗室ヲ設ケ其ノ他長短波無電裝置ヲ有シ乘組船員ハ大部分北氷洋航路ニ經驗アル者ヲ以テ之ヲ充テ尚潜水夫二名參加ノ筈ナリト

右御參考迄報告申進ス

本信爲送付先　在「ソヴイエト」聯邦大使
　　在「ハバロフスク」總領事

在浦潮日本總領事館

F-0019

0323

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

要寫

（分類ファイル　ヨーロッパ）

文書課長

文書課發送　昭和九年八月拾日　發送濟

主管　歐亞局長　主任　第一課

歐一機密普通第三〇七五號　昭和九年八月八日　日附　附屬　アリ

昭和九年八月八日起草

淨書　正校（原稿）（淨書）

受信人名　海軍省　吉田軍務局長
陸軍省　永田軍務局長
參謀本部　磯谷第二部長

發信人名　東郷欧亞局長

記錄件名　各國海運政策再檢討件
蘇聯邦之部

件名　蘇聯邦ノ世界航路探検計畫ニ関スル件

本件ニ關シ今般在英特命全權大使ヨリ別紙寫ノ通報告アリタルニ付爲御參考右茲ニ送付ス

本信送付先

（昭和九年一〇月三日附在英（館來）電機第三三三號寫並附屬書寫）

公信案

外務省

8　46

F-0019

0324

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

(外務省調査部第四課)

在ソヴィエト聯邦日本帝國大使館

歐亞局

公普通 第一九七號

昭和九年八月十日

在「ソヴィエト」聯邦
特命全權大使 大田黒重吉

外務大臣 廣田弘毅殿

中央北洋航路管理局管掌事務擴張ニ関スル件

「ソ」聯政府ハ一九三二年解氷船ヨリシベリヤコヨリ号ヲ北氷洋ノ航行ニ成功セルニ鑑ミ同年十二月人民委員會議ノ決定ヲ以テ同人民委員會議ノ下ニ中央北洋航路管理局(G.U.S.M.P.)ヲ設ケ北氷洋沿岸及諸島ニ存在スル測候所及無電局ヲ之ニ移管シ以テ白海ヨリベー

各主務運政第一課 第一課 第二課 第三課
昭和九年八月廿九日 接受

(外務省調査部第四課)

在ソヴィエト聯邦日本帝國大使館

リング」海峡ニ至ル北洋航路ノ開發ニ當ラシムルコトトナリ茲ニ北洋開發ノ基礎ヲ確立セリ而シテ現ニ三年行ハレタル「セリユスキン」号ノ北氷洋横断ハ中途横打シタルモ北洋航路探險ノ貴重ナル経驗ヲ得タルノミナラズスカ枚難ニ依リ人心ヲ鼓舞收攬スルヲ得又政策上資スル所大ナルモノアリ又其ノ他ノ船舶ニ依ル「ブランフ」ヨンニ、セーヌエルナヤ・ゼムリヤ」・「ウランゲリ」諸島及オビ、コナ、「エニセイ」・「オレイニサ」両岸開發ノ跡ヲ見ルモ例ヘバ一九二九年人煙絶無ノ「ニジエ」両岸ニ設ケラレタル「イガルカ」ナル部落ハ當時人口三百人ナリシカ今ヨリ於テハ海港トナリ製材所、石墨工場、發電所、鑛結工場及學校、病院、活動寫眞館、中術研究所、或ハ其ノ人口二萬ノ区劃

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ナルモノトリワケ政府ハ能ク北地ノ開發ノ可能ナルコトヲ認メ同事業ヲ一機関ノ下ニ統一シ以テ鋭意斯業ノ發達ニ努メムルコトニ決セルモノ如ク本月四日イズウェスチヤ紙ハ左ノ如ク報ドシテソヴィエト人民委員會議及共産党中央執行委員會カ中央北洋航路管理局ノ權限ヲ擴張スルコトニ決定シタル旨報ズルト共ニ左決議ノ全文ヲ左ノ通掲載ス

一、中央北洋航路管理局ハ船舶ス[illegible]ノ物質的及技術的基礎(通信船及碇泊船)ノ新造ノ他ノ[illegible]築港施設ノ拡張ノ為ノ[illegible]ノ増加、無線聯絡ノ發達ヲ為ス

二、管理局ノ任務ヲ拡張シテ[illegible]聯極北地方ニ於ケル天然資源ノ調査ノ開發ヲ擔當スベシ

三、管理局ハ管轄区域ヲ改定シテ北氷洋諸島及諸海又西西伯利亞ニ於テハ北緯六十二度ヲ以テ[illegible]市ノ緯度ニ北トス

四、前記地域外ニ存スル聯邦的意義ヲ有スル諸企業ハ原則トシテ管理局ニ於テ之ヲ経営スベク管理局ハ此目的ノ為トルスト其他ノ経済機関ヲ設クルモノトシテ右地域外ニ現存スル他機関所属ノ企業ハ之ヲ管理局ニ移管セラルベキ企業右如シ

アルクチスクイエリ、ハリヤストロイル、アナトイル、ニ於ケル漁業「コンセイン」及共同組合共和國農務人民委員部所属養鹿「トレスト」、北部地方島嶼(アーワヤゼムリヤ、「コルグエフ」「ヴイガチ」)極洋「コナ」沿岸「サンガルスコエ」航廣

五、管理局ニ對シ「ソ」聯邦極北地方ニ於テ地質、就中鑛物燃料及産物ノ調査ヲ行フヘキコトヲ命シ、第二次五ヶ年計劃ニ對スル地質事業計劃ハ本年十一月一日迄ニ人民委員會議ニ提出スヘシ

六、北部地方ニ對スル食糧搬送ノ必要ヲ極減スル為管理局ハ地方農糧資源ノ開發ニ努メ「ソフホーズ」、屠殺場等ヲ設クヘシ

七、管理局ニ對シ第二次五ヶ年計劃中ニ「ヤクーツク」市下流ノ「コルイマ」、「ヤナ」、「ピヤシナ」、「ハタンガ」、「アナバル」、「ヤナ」、「インジギルカ」、「アナドイル」諸河ノ運送並ニ沿岸航海ヲ保障スヘキコトヲ命ス尚異ナル「ハンゲリスク」ニ於テハ木造船舶渠ヲ建設シ「プリガヤ」ノ船渠ヲ擴張シ「ペトロパヴロフスク」船渠ノ建設ヲ促進スヘシ

八、碎氷船業務ヲ總テ管理局ニ統一シ水運人民委員部ヨリ碎氷船「クラシン」、「イェルマク」、「ロトケ」、「ドーブルイニャ・ニキーチチ」、「マルイギン」、「コルサコフ」、「トルグワオ」ヲ管理局ニ移管ス管理局ハ碎氷船ヲ其ノ能力及特質ニ應シ各地域及各港ニ正當ニ配屬スヘシ但シ「レニングラード」港灣、黒海、「アゾフ」海ニ割當テラレタル碎氷船ハ賃貸借ノ基礎ニ於テ使用セラルルモノトス

管理局ハ碎氷船ノ作業能力ヲ保障シ適時ニ修繕ヲ行フヘシ

九、管理局ニ對シ白海、海峡ニ於ケル海獸捕獲業ヲ移管シ捕鯨船「スモーリヌイ」、「ゴッシウェート」、「ロンゴスト」、「ゴムレス」、「ネルパ」ノ外「ソヴェトスキー・セーヴェル」ヲ配屬ス

十、水路測量事業ハ一九三七年末迄ニ北洋航路航海

調査部

（分類ニ門類項目 ヨ－ヌ）

亜局

普通公第三一號

昭和十年三月四日

在ハバロフスク
總領事 島田正靖

外務大臣 廣田弘毅殿

「ソヴイエト」聯邦ノ北洋航路及極北地方開發ニ關スル件

最近「ソヴイエト」政府ハ北洋航路及極北地方ノ開發ニ意ヲ注キ着々各種ノ施設ヲ進メツツアリテ同方面ノ將來ノ發展ハ注目ニ値スルモノアリト認思考セラルルニ付別紙ノ通「ソヴイエト」聯邦ノ北洋航路及極北地方開發ニ關スル調書何等御參考迄茲ニ送付ス

本信寫送付先 在蘇聯邦臨時代理大使
在浦潮總領事

在ハバロフスク日本帝國總領事館

各國海運政策ニ關スル件

昭和十年三月

在ソヴィエト聯邦日本帝國大使館

八、國家ヨリ何等カノ補助ヲ與ヘラレ、ソノ結果トシテ、ソノ海運業ハ、ソノ國ノ海運業ヲ作成スル予定ヲ以テ之ヲ擴張スベシ

二、前記事業ヲ保障スル爲管理局ハ、ソノ國ノ海運業ヲ擴張シ、且高等水路測量學、機械中等技術學校ヲ各種專門ニ且ツ特別學ヲ教ケ以テ專門家（船長、水路測量家、機関長、無線技師、気象學者）ヲ養成スベキモノトス

一三、管理局ニ對シ學術書及貴重ナル記錄、地圖等ヲ公表スル爲印刷所ヲ設クベキコトヲ希ス

一三、管理局ハ政治部及党機関ニ設置ヲ申出ツ

右報告ス

F-0019

0328

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

「ソヴイエト」聯邦ノ北洋航路及極北地方開發

中田書記生調書

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

「ソヴイエト」聯邦ノ北洋航路及極北地方開發

目次

緒言

一 一八七八年「ノルデンシエリド」ノ北氷洋探險横斷航海及其ノ他ノ北氷洋探險航海

二 一九一三年「タイムイル」號及「ウアイガチ」號ノ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島發見及一九一四年ノ北氷洋探險横斷航海

三 一九一八年「アムンドセン」ノ北氷洋探險横斷航海

四 一九三〇年北極學術研究所ノ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島探險

五 一九三二年「シビリヤコフ」號ノ北氷洋探險横斷航海

六 一九三三年「チエリユスキン」號ノ北氷洋探險横斷航海

七 一九三四年「リトケ」號ノ北氷洋探險横斷航海

八 北洋航路本部ノ事業擴張

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

F-0019

0329

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

一九三五年ニ於ケル北洋航路本部ノ事業計畫

附屬

北洋航路本部ノ設置及關係法規

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

緒言

「ソヴイエト」政府ハ夙ニ北洋航路ニ着眼シテ其ノ開發ヲ企圖シ之カ準備ノ爲夥多ノ探險隊ヲ派遣シテ以テ北洋航路ノ調査及各種ノ學術研究ニ從事シ來レルカ一九三二年太平洋及太西洋ヲ聯絡スル北氷洋横斷航海敢行ノ爲探險船「シビリヤコフ」號ヲ派遣シテ成功ヲ收ムルヤ直ニ北洋航路本部ヲ組織シテ專ラ北洋航路ノ開設ニ努メシメ爾來毎年多數ノ探險隊船ヲ派遣シ居タルカ一九三四年「リトケ」號カ完全ニ北氷洋航破ニ成功スルニ及ヒ同政府ノ企圖シタル年來ノ目的ハ茲ニ達成セラレタリト謂ヒ得ヘク同政府カ今後更ニ鋭意北氷洋航路ノ確立ニ向ツテ邁進スヘキヲト明ナリ他方同政府ハ極北地方ノ經濟開發ヲ重要視シ同地方ニ各種ノ施設ヲ行ヒ來レルヽコロ北洋航路本部組織後間モ無ク從來ノ北洋開發機關タル北洋航路開發委員會ヲ廢止シ其ノ事業ヲ同本部ニ繼承セシメ依ツテ同本部ヲシテ併セテ極東地方經濟開發ニ當ラシメタルカ更ニ一九三四年「ソヴイエト」聯邦共産黨中央委員會ノ決定ヲ以テ同本部ノ事業及活動區域ヲ擴大

人民委員會議及

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

F-0019

0330

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

シ益々其ノ歩ヲ進メタリ斯クテ最近數年間ニ於ケル極北地方ノ施設ハ顯著ナルモノ有リ、ス例ヘハ極北ニ於ケル多數ノ學術研究所及無電氣象觀測所ノ設置、「オビ」河及「エニセイ」河口ニ至ル定期航路ノ開設、極北都市「ノガルカ」及「イガルカ」港ノ建設、「レナ」河口其ノ他ニ於ケル港灣建設、「チユコツク」半島ニ於ケル飛行場建設並高山學術研究所及資源開發ノ爲ノ「トラスト」設立着手等各種施設ハ急速ニ進捗ヲ見ツツアル、共ニ極北地方ノ學術調査亦多大ノ成果ヲ收メ同地方經濟及文化開發ノ基礎ヲ築ケリ然レハ「ソヴイエト」政府ノ極北地方開發政策ノ鞏化ト共ニ同地方今後ノ發展ハ政治及經濟的見地ヨリ著シク重要性ヲ加フ可シ依ツテ同地方將來ニ於ケル經濟及文化建設ノ一端ヲ窺知スルタメ最近ニ於ケル主ナル北氷洋航路探險ノ沿革及北洋航路本部ノ事業ニ付記述ス

一一八七八年「ノリデンシエリド」ノ北氷洋探險横斷航海及其他ノ北氷洋探險航海

第十五世紀ノ末葡牙葡人「ウアスコダ、ガマ」ニ依リ亞弗利加喜望岬ヲ迂回シテ印度及支那ニ達スル航路發見セラレ續イテ南亞米利加南端ヲ通過シテ東洋ニ出スル航路開拓セラレテ後東洋諸國ト活潑ナル通商ニ從事シタル歐羅巴諸國ニ於テ別ニ北氷洋ヲ經テ支那及印度ニ至ル新航路ノ發見ヲ企圖スル者出テタルハ明ナリ之カ爲第十六世紀以後右航路開發ノ爲屢々探險航海行ハレタルモ其ノ探險史ハ何レモ失敗ヲ物語ルモミニシテ當時探險ヲ試ミタル者ノ内西部西比利亞ノ諸河口ニ到達シタルモノサヘ稀ナル有樣ナリ然ルニ北氷洋航路ノ開發ハ第十九世紀後半ニ入リ其ノ成功ヲ見タリ此ノ最初ノ成功者ハ瑞典人「アー、イー、ノルデンシエリド」ニシテ彼ハ曩ニ一八七五年學術探險及「エニセイ」灣及「スカンヂナヴイヤ」半島間航路開拓ノ目的ヲ以テ商人「オスカー、デイクソン」ノ後援ニ依リ「カルスク」海ニ探險シ「エニセイ」灣北方

F-0019
0331
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ニ「デイクソン」島（彼ノ命名ニ依ル）ヲ發見シ且夥多ノ貴重ナル調査ヲ行ヒタルカ翌一八七六年露國人ノ事業家「アヽシビリヤコフ」ノ援助ヲ得テ再ヒ同海ニ探險ヲ試ミ同シク「エニセイ」灣口ニ「シビリヤコフ」島（彼ノ命名ニ依ル）ヲ發見セリ

右兩度ノ探險ニ依リ多大ノ效果ヲ收メタル彼ハ歸來北氷洋ヲ横斷シテ大西洋ヨリ大平洋ニ出ツル航路ノ探險及西比利亞北部沿岸ニ於ケル學術研究ヲ目論見タルカ遂ニ瑞典王及同國資本家ノ援助ヲ得テ新ニ北氷洋探險隊ヲ組織セリ同探險隊ハ「ノルデンシエリド」ノ他植物及動物學者、地質學者、醫師其ノ他參加シ船長以下船員計二十二名ト共ニ「ウエガ」號（木造船、登錄屯數三百五十七噸、六十馬力）ニ乘組ミ僚船「レナ」號及給炭船二隻ト共ニ一八七八年七月四日瑞典「ヘツテボルグ」港ヲ出帆同月三十一日「ユゴルスキ」シヤール」ヲ通過シ「カルスク」海ニ出テタルカ同夏ハ流氷少ク航海ハ順調ニ進ミ八月六日「エニセイ」河口「デイクソン」島ニ到着シ同所ニ於テ燃料ヲ補給シ給炭船ト分レテ更ニ東進シ十四日「タイムィル」

半島西岸ニ近ツケルカ海上ハ濃霧ニ閉サレ已ムナク同所ニ四晝夜碇泊シ霧ノ晴レルヲ俟ツテ出帆十九日「チエリスキン」岬ニ至リ投錨シタルカ同方面ニモ亦航行ヲ困難ナラシムルカ如キ結氷ヲ見サリキ「ノルデンシエリド」ハ同岬ニ於テ多數ノ鷲ノ北方ヨリ飛來スルヲ見テ北ニ未知ノ陸地アルヲ豫言セルカ果シテ後年「セーウエルナ」ヤ、ゼムリヤ」諸島發見セラレタリ一行ハ同岬ノ位置ヲ測定シテ二十一日出帆東行シ「ノールデンシエリド」海（一八九三年「ユンセン」探險隊ノ命名シタルトコロナリ）ニ出テ「レナ」號ト分レ（「レナ」號ハ同所ヨリ豫定ニ從ヒ「レナ」河口ニ向ヒ同地ニ留レリ）更ニ東進シテ「チユコツク」半島ニ近クヤ海上一面密集セル流氷ニ遮ラレ前進不可能トナリ遂ニ九月二十九日同半島沿岸「ピトレイカ」村沖ニ碇泊越年セリ翌一八七九年七月十八日解氷ヲ見タルヲ以テ出帆シ斯クテ「ベーリング」海峽ニ入リ茲ニ有史以來最初ノ北氷洋探險横斷航海ヲ終了セリ同船ハ夫レヨリ印度洋ヲ經テ一八八〇年三月「ストツクホルム」ニ歸還セリ

F-0019
0332
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

コノ後一八九三年諾威人「ブリチオル、ナンセン」ハ北極探險航海ヲ敢行シタルカ右ヲ簡單ニ述フレハ「ナンセン」ハ一行ト共ニ探險船「フラム」號（登錄噸數四百二噸、二百二十馬力）ニ乘込ミ七月三日諾威ヲ出帆シ八月五日「カルスク」海ニ入リ九月十日「シエリユスキン」岬ヲ通過シ「ノーヴアヤ、シビリ」諸島北方ニ向ヒ北緯七十八度半ノ位置ヨリ流氷ニ乘リ入リ北極ニ向ツテ漂流ヲ續ケツツ越年スルコト二回ニ及ヒ一八九五年十一月ニハ北緯八十五度五十六分東經六十六度三十一分ノ位置ニ達シ探險船トシテ地球ノ最北ヲ極メタリ同船ハ翌一八九六年夏「スピツベルゲン」島北方ニ於テ流氷ヨリ脫シ八月八日諾威ニ歸還セリ

又一九〇〇年露國學士院ハ西比利亞極北地方研究家地質學者「エートーリ」ノ主唱ニ基キ「ノーヴアヤ、シビリ」諸島北方ノ假想ノ陸地所謂「サンニコウア」島探險ノ爲多數ノ學者ヲ網羅スル探險隊ヲ組織シ一行ハ捕鯨船「ザリヤ」號（登錄噸數四百三十噸、二百二十八馬力）ニ乘リ込ミ七月二十一日「ペテルブルグ」ヲ出帆シ「デイ

クソン」島ヲ經テ「タイムイル」海峽ニ向ヒタルカ同夏ハ殊ニ流氷多ク難航ヲ續ケタル後遂ニ「コリン、アルチエラ」灣（北緯五十五度四分）ニ越年シ翌年八月下旬漸ク解氷ヲ見タルニ依リ同地ヲ出帆シ「チエリユスキン」岬ヲ通過シ「ノーヴアヤ、シビリ」諸島中ノ「コテリヌイ」島ニ至リ氷原ニ遭遇シテ再ヒ同所ニ冬泊中一九〇二年五月「トーリ」ハ隊員ト共ニ「ベンネツタ」島ニ橇旅行ヲ試ミタルカ歸途右一行ハ全員遭難セリ其ノ原因不明ナルモ後同島ニ於テ「トーリ」ノ蒐集セル地質研究資料等發見セラレタリ

一九一三年「タイムイル」號及「ウアイガチ」號ノ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島發見及一九一四年北氷洋探險横斷航海

日露開戰ハ露國政府ヲシテ北氷洋航路ニ對シ尠カラサル關心ヲ有セシメ「バルチツク」艦隊ノ北氷洋東行論サヘ生セシメタルコトアルモ當時同方面ノ航路調査ハ殆ント行ハレ居ラサリシヲ以テ其ノ成否ハ全ク疑問ニ屬シタリ

然ルニ其ノ後露國政府ハ北氷洋航路ノ戰略的價値ニ着目シ同航路

F-0019
0333
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

開發ノ條件ヲ研究闡明スル爲實際的手段ヲ執ルノ必要ヲ認メ之カ爲先ツ「チエリユスキン」岬及「ベリング」海峽ノ航路ノ調査ヲ行フ目的ヲ以テ一九〇八年「ネヴア」造船所ニ於テ「タイムイル」及「ヴアイガチ」ノ二碎氷船建造ニ着手シ翌年春其ノ進水ヲ見タリ兩船ハ何レモ十二百噸千二百馬力ナリ

兩船ハ同年浦潮ニ過航シ一九一〇乃至一二年ニコルイム」ノ東方北氷洋ノ水路調査ニ從事シタルカ一九一三年ニハ「レナ」河口及「タイムイル」半島間ノ水路調査及進ンテ大西洋ニ出スル目的ヲ以テ調査隊長「ベー、アー、ウイリキツキー」指揮ノ下ニ「アナドウイル」ヲ出帆シ九月一日「チエルユスキン」岬ニ向ヒタルカ沿岸一帶厚サ一米余ノ堅氷有リテ近ツクヲ得サリシタメ北方ニ針路ヲ轉シタルニ同岬北方二十五哩ノ位置ニ小「タイムイル」島ヲ發見シ且附近ニ二十余ノ氷山ノ浮流スルヲ見タリ續イテ三日突如霧ノ晴間ヨリ右方ニ陸岸ヲ認メタリ右ハ「セ!ウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ニシテ一行ハ同島南岸ニ上陸シテ國旗ヲ揭載セリ同島

ハ當時「ニコラス」二世島ト稱セラレタリ兩船ハ夫レヨリ同島東岸ヲ北上シ九月五日北緯八十一度ノ位置ニ至リタルモ密集セル流氷ノ爲前進スル能ハス南下シテ小「タイムイル」島及「チエリユシキン」岬間ノ海上ニ出テタルモ結氷堅ク遂ニ西行不可能ナルヲ認メ九月十二日同所ヨリ引返シ十一月浦潮ニ入港セリ

翌一九一四年兩船ハ再ヒ「ウイリツキー」隊長指揮ノ下ニ北氷洋航海破ノ目的ヲ以テ七月七日浦潮ヲ出帆シ無事九月一日「チエリユスキン」岬ニ至リ夫ヨリ「セトウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島南岸ノ測量ヲ終リ更ニ「カルスク」海ニ向フ爲「ボリス、ウイリツキー」海峽ニ入リタルカ同海峽西方ニ於テ「タイムイル」號ハ流氷ニ挾壓セラレ之カ爲肋材十三ヲ折リ其ノ他船体ハ大損傷ヲ蒙リ更ニ「ノルデンシエリド」群島及「タイムイル」半島ノ間ニ於テ全ク流氷ニ閉塞セラレ漂流ヲ續クル内十月四日遂ニ氷上ニ越年スルニ決セリ冬泊中ハ食糧缺乏、衞生設備ノ不完全、鋼鐵船体ノ寒氣ニ不適ナル等ノ原因ニ依リ多大ノ困難ニ遭遇シ全員壞血病ニ罹ルニ至リタルカ幸ヒ

F-0019
0334
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

「ノルデンシエトド」群島西方「ウイリド」灣ニ越年中ナル水路調査船「エクリプス」號隊員ニ依リ重病者救出セラレタリ

兩船ハ解氷ヲ俟ツテ翌年八月二日前進ヲ開始シ濃霧及流氷ト鬪ヒツツ八月二十日「コリン、アルチエラ」灣ニ入レリ途中「タイムイル」號ハ「タイムイル」島附近ニ於テ坐礁シ僚船「ウアイガチ」號ニ救出セラレタリ流氷ヲ避ケテ一週間碇泊後出帆シ八月三十日「デイクソン」灣ニ至リ更ニ「エニセイ」灣内「ゴリチハ」村ニ寄港シ同地ニ於テ爨ニ「エクリプス」號調査隊員ニ救出セラレタル一行ヲ收容シ九月十六日「アルハンゲリスク」ニ入港セリ斯クテ三年間ニ亘ル北氷洋航破ノ企圖ハ茲ニ達成ヲ見タリ

一九一八年「アムンドセン」ノ北氷洋探險横斷航海

第三回目北氷洋横斷航海ハ「ルーアル、アムンドセン」ノ探險隊ニ依リ行ハレタリ彼ハ三年間ニ亘ル北氷洋北西方面ノ探險航海ヨリ歸還後「ナンセン」カ爨ニ試ミタル北極探險漂流航海ヲ繰返ス目的ヲ以テ「フラム」號ニ畧同シキ探險船「モード」號ヲ建造シ船長「オ

スカー、ウイスチング」（一九一一年「アムンドセン」ニ從ヒ南極探險ニ赴ケリ）及地質學者ト共ニ一九一八年七月十八日「ウアルデ」港ヲ出帆シ同二十五日「ユゴルスキー、シヤール」ニ至リタルカ海上一面ノ結氷ニ妨ケラレ漸ク八月十七日同地ヲ出帆シ尙難航ヲ續ケ同三十一日「デイクソン」島ニ至リ進ンデ「ノルデンシエリド」群島ニ向ヒタルカ同方面ハ「チエリユスキン」岬ニ至ル最難航地點ニシテ九月七日漸ク「チエリユスキン」岬ヲ通過スルヲ得タリ同岬ヲ通過スルヤ間モナク海上一帶結氷ノ爲前進スル能ハス同岬附近ノ「モード」灣（北緯七十七度三分、東經百五度四分）ニ碇泊越年シ同地方ニ各種ノ學術研究ヲ終行ヘリ翌年八月初ヨリ附近海上ノ解氷開始シタルモ「モード」號ハ尙厚サ一乃至三米ノ結氷ニ閉塞セラレタルヲ以テ火藥ニ依リ碎氷作業ヲ續ケタルモ效少ク漸ク九月十二日同地ヲ出帆シ東進シタリ他方一行ハ於テ末タ豫定ノ北極漂流航海決行ノ議定マラス旁々同月末「コルイム」ノ東方ニ於テ密集シタル大流氷ニ遭遇シタルヲ以テ、「チユコツク」半島沿岸「アイオン」島ニ

F-0019
0335
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

避難シ同所ニ越年セリ斯クテ一九二〇年七月解氷ト同時ニ出帆シ同月二十一日「ベーリング」海峡ニ出テ茲ニ第三回ノ北氷洋横斷航海終了セリ

四 一九三〇年北極學術研究所ノ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島探險

一九一三年「ウイリキツキー」探險隊カ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ヲ發見シ同隊ニ依リ其ノ東岸及南岸ノ測量行ハレテ後同島ニ赴クモノ無カリシカ一九三〇年北極學術研究所ハ同島西岸ニ學術研究所ヲ設置シテ測量及各種ノ科學的研究ヲ行フ爲同島ニ碎氷船「セドフ」號ヲ派遣セリ即チ同號ハ「ボー、ユー、シユミツト」博士指導ノ下ニ七月「フランツア、ヨシフア」島「チーハヤ」灣無線電信所ニ赴キタル後「ノーヴアヤ、ゼムリヤ」島北方ヲ經テ「ヤーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ニ向ヒ途中「カルスク」海北地方ニ「ウイゼ」島其ノ他ヲ發見セリ八月二十三日「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ヲ認メタルモ沿岸結氷ノ爲接近スル能ハス同諸島西岸四十粁ノ

沖合「セルゲイ、カメネフ」島（「ソヴイエト」聯邦北極委員會長ノ名ヲ取リタルモノナリ）ニ投錨シ同島ニ學術研究所ヲ建設シ所長「ガー、アー、ウシヤコフ」及地質學者、無電技士其ノ他ヲ殘シ出帆シ更ニ北進シテ三十一日北緯八十一度五十八分ニ達シタルカ海上一帶氷原ニ蔽ハレ前進スル能ハス同所ヨリ引返シタリ尚同所ニ於テ前方約二、三哩ノ位置ニ氷ニ蔽ハレタル島ヲ發見シ之ヲ「シユミツト」島ト命名セリ同船ハ夫ヨリ「アルハンゲリスク」港ニ直航シ九月十四日入港セリ

「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ノ測量ハ一九三〇年乃至三二年ニ於テ同地研究所ニ依リ畧完了セラレタルカ一九三二年更ニ「ルサノフ」號及「タイムイル」號派遣セラレ測量ニ從事セリ翌三三年夏期ハ同島周圍ハ解氷ヲ見ス從ツテ何等ノ調査行ハレサリキ

五 一九三二年「シビリヤコフ」號ノ北氷洋探險横斷航海

航海術ノ進歩ト共ニ北洋ノ自然ハ次第ニ人類ニヨリ克服セラレタルカ特ニ最近有力ナル碎氷船又ハ碎氷設備ヲ有スル船舶ノ出現、北洋

F-0019
0336
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

沿岸氣象觀測所ノ設置、航空機ニ依ル海上觀測其ノ他ノ手段ニ依リ極北地方ハ益々開拓セラルルニ至リタルト共ニ既往ノ北氷洋探險航海ハ北氷洋航路開發ノ可能ナルコトヲ證明シタリ

コノ秋ニ當リ「ソヴイエト」聯邦政府ハ北氷洋ノ各種學術調査ヲ兼ネ「アルハンゲリスク」及浦潮間北氷洋航海破ヲ一航海期中ニ完行スル探險隊ノ組織ヲ計畫シ一九三二年全聯邦北極學術研究所ヲ創立シ右計畫ノ實行ニ當ラシメタリ即チ同年碎氷設備ヲ有スル汽船「シビリヤコフ」號（一九〇九年「グラスゴー」ニ於テ建造、登錄噸數千三百八十三噸、二千馬力）ヲ探險船トシテ派遣スルニ決シタルカ同船ハ探險用トシテ未タ其ノ動力不充分ナリトセラレタルモ同年春北氷洋ノ氣象ニ關スル情報ハ同夏航海期ニ於ケル海上ノ條件有利ナル旨ヲ傳ヘタレハ同號ノ探險ハ一般ニ成功ヲ期待セラレ居タリ

同船ハ隊長「オーシュミツト」博士、學術調査指導者「ヴエー、ユー、ヴイゼ」博士、船長「ヴエー、イー、ウオロー、ニン」大尉其ノ他「チユコツク」半島行乘客四名ヲ併セ計六十四名ヲ乘セ

一九三二年七月二十八日「アルハンゲリスク」港ヲ出帆セリ尙一行ニ參加ノ豫定ナリシ飛行機ハ「レニングラード」ヨリ「アルハンゲリスク」港ニ向フ途中「オネガ」河附近及白海ニ於テ故障ヲ生シ遂ニ參加スル能ハス之カ爲一行ハ「チユコツク」半島附近ニ於テ多大ノ困難ニ遭遇シタリ、

同號ハ八月三日「ディクソン」島ニ投錨シ石炭補給ノ爲「カルスク」海調査船「ワグランド」號ノ來港ヲ待チ一週間碇泊ヲ爲シ十一日同地ヲ出帆シ十三日「セーヴエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ニセルゲイ、カメネフ」島學術研究所ニ到着セリ同號ハ「ディクソン」島出帆以來全ク流氷ヲ認メス海面水溫ハ五度ヲ降ラス斯カル現象ハ稀有ノコトニシテ從來同方面ハ常ニ密集セル大流氷ニ遭遇スル個所ニシテ之カ爲船舶ハ屢々危機ニ陷ルヲ常トナリ然レハ同號ハ「ワグランド」號延着ニ依リ失ヒタル日子ヲココニ完全ニ取返スヲ得タリ即チ日出帆シタル同號ハ「カルスク」海北部海上ノ平穩ナルニ鑑ミ前人未踏ノ海路タル「ユーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ノ北端ヲ迂廻スルニ決

F-0019
0330
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

シ十五日「シユミツト」島ニ近ケリ同所ニ於テ氷山ヲ認メツツ更ニ北進シ北緯八十一度二十八分東經九十六度五十四分ノ位置ニ達シ夫レヨリ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島東岸ニ出テタルニ厚サ最大一米半巾約五哩ノ密集セル流氷ニ遭遇シ碎氷ニ從事スルコト四十時間ニシテ之ヲ航破セリ碎氷ニハ火藥ヲ使用シタルモ火藥ハ氷中ニ圓形ノ孔ヲ穿ツノミニテ龜裂ヲ生セシムルコト稀ニシテ概シテ效少ナカリキ二十三日漸ク流氷ヲ脱シ東進シタルカ「ラプテフ」海北西方面ニ於テ終始密集セル流氷ニ出會シタルニ鑑ミ針路ヲ轉シテ「レナ」岬ニ向ヘリ「レナ」河ノ濁水ハ遠ク海上五百哩ノ沖ヨリ之ヲ認メ得タリ二十七日「レナ」河口三角州「チクシ」灣ニ投錨シ豫メ準備セラレタル石炭ヲ積込ミ一行ハ同地ニ建設中ノ學術研究所ヲ訪問セリ

三十日同地ヨリ河川用船舶二隻ヲ曳行シテ出帆翌日「リヤホウスク」島地質研究所沖ニ碇泊シ同地ニ於テ「ベーリング」海峽及「レナ」河間ノ航路調査ニ從事スル飛行調査隊ト會合シ九月一日出帆海上平

穩ニシテ曳行船モ無事三日「コルイマ」河口「メドヴエージ」島ニ寄港四日同地ヲ發シタルカ東經百六十五度半迄ハ流氷疎ナリシモ夫ヨリ東進スルニ從ヒ次第ニ密トナリ東經百六十七度以東ノ海上ハ海面下四、五米ニ達スル數年ヲ經過シタル多數ノ氷塊ニ遭遇シ茲ニ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島以東ニ於ケル航海中最大ノ難關ニ逢着セリ即チ難航ヲ續ケツツ十日「コリユーチン」島ニ近ヅヤ遂ニ氷塊ニ衝突シテ暗車ヲ破壞シ航行不能ニ陷リタルモ幸ヒ海上風波無カリシヲ以テ掛替作業ヲ續ケ十三日前進ヲ開始シタルカ十八日「イドリドリ」島附近ニ至ルヤ再ヒ氷塊ノ爲推進機軸ヲ折リ暗車ヲ浚ハレ今ヤ全ク航行不可能ニ陷リ斯クテ流氷中ニ漂流スルコトトナレリ漂流ハ始メ一チユコツク」半島ニ沿ヒ西東南ニ向ヒタルカ「イエグル」岬附近ニ於テ逆行スルコト二回ニ及ヘリ碇ヲ投スルモ流氷ノ爲用ヲ爲サス急造ノ帆ヲ掲ケタルモ速力半哩ニシテ舵機モ效無カリシカ十月一日漸ク流氷ヨリ脫シ「ベーリング」海峽北北東、北緯六十六度十七分東經百六十九度廿八分ノ位置ニ在ルヲ發見セリ夫ヨリ同船ハ無電

F-0019
0336
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

救助信號ニ依リ豫メ附近ニ來航シ居タル「トロール」船ノ來援ニ依リ曳行セラレテ「ペトロパウロフスク」ニ入港セリ

「シビリヤコフ」號ノ北氷洋横斷航海ハ初メテ一航海期ニ遂行セラレタリ「ソヴイエト」政府ハ一行ノ功績ヲ稱スルト共ニ更ニ北洋航路開發ニ對スル調査研究及同航路ノ確立ヲ實現スル爲新ニ北洋航路本部ヲ組織シ同本部ヲシテ專ラ其ノ掌ニ當ラシムルコトヲ決定セリ

同本部及其ノ學術研究機關タル北極學術研究所ハ一九三三年ヨリ右ノ調査研究ヲ開始シタリ

「シビリヤコフ」號ノ航海ハ北氷洋航路開發ノ可能性ヲ實證シタルト共ニ同船裝備ノ尙技術的見地ヨリ不充分ナルコト及同年ノ航海期カ稀有ノ好天候ニ惠マレタルコト注目ニ値ス

一九三三年「チエリユスキン」號ノ北氷洋探險横斷航海

一九三三年ニ行ハレタル北洋航路開發事業中主タルモノハ「チエリユスキン」號ノ北氷洋探險横斷航海ナリ同船ハ「コペンハーゲン」ニ於テ新造セラレタル碎氷設備ヲ有セサル汽船ニシテ北氷洋ノ學術

研究及航路調査ノ目的ヲ以テ隊長「オー、ユ！、シユミツト」、船長「ヴエー、イー、ウオロー二ン」大尉（孰レモ前年「シビリヤコフ」號ノ探險ニ參加セリ）指揮ノ下ニ七月十二日「レーニングラード」ヲ出帆シ「ムルマンスク」ニ寄港、八月十日同港ヲ出帆シ「ノーヴアヤ、ゼムリヤ」島ノ「マトチキン、シヤール」海峽ヲ通過シ「カルスク」海ニ出テ夫ヨリ「セーウエルナヤ、ゼムリヤ」諸島ノ北方ヲ迂回スル爲北進シテ北緯八十度余ノ位置ニ達シタルカ東方海上一帶密集セル流氷ニ蔽ハレ東進スル能ハス搭載飛行機ヲ以テ海上觀測ヲ試ミタルモ遂ニ進路ヲ發見シ得ス八月二十七日同所ヨリ南下シ「チエリユスキン」半島沿岸岩礁區域附近ヲ經テ九月一日「ウイリキツキー」海峽ヲ通過シ六日「ソンニコーヴア」海峽（「ノーヴアヤ、シビリ」諸島南方）ヲ過キ東西比利亞海ニ出テ「アイオン」島ニ向ヒ「チユコツク」半島北岸ニ沿ヒ東進シタリ然ルニ之迄殆ント密集シタル大流氷ニ遭遇シタルコト無カリシカ「チユコツク」海ニ入ルヤ前年同樣海上一帶密集シタル流氷ニ蔽ハレ之カ爲同船ハ九

F-0019
0339
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

月中旬遂ニ流氷ノ閉塞スルトコロトナリ之ト共ニ漂流シ始メタリ同船ヲ閉塞シタル流氷ハ十一月始メ「ベーリング」海峽中央ニ在リタルモ後再ヒ北方ニ流レ「チユコツク」海ニ入リタルカ翌一九三四年二月十三日「オンマン」岬沖百五十粁ノ位置ニ於テ遂ニ流氷ニ壓壞セラレ難破セリ一行ハ氷上ニ避難シタリ

「チエリユスキン」號遭難ノ報ニ接スルヤ「ソヴイエト」政府ハ直ニ「クイブイシエフ」ヲ會長トスル救援委員會ヲ組織シ一行救助ニ當ラシメタリ即チ最初「チユコツク」半島東北端「ウエレン」ヨリ遭難現場ニ向ケ飛行機ヲ派遣シ（三月六日到着）更ニ汽船「スタングラード」號ハ二月二十八日浦潮ヲ「スモレンスク」號ハ同日「ベーロバウロフスク」ヲ何レモ飛行機其ノ他救援材料ヲ積込ンテ出帆シ三月中旬「オリユートル」ニ到着同地ニ飛行機五台ヲ陸揚シタルカ三機ハ途中故障ヲ生シ二機ノミ四月七日「チユコツク」半島北岸「オンマン」岬附近ノ「ヴアンカレム」救援根據地ニ到着セリ又「アラスカ」ノ「フエルベンスク」ヨリモ飛行機二台ヲ派遣シ四

月七日右根據地ニ飛來、又三月十七日「ハバロフスク」ヨリ三飛行機ヲ派遣シ内一機ハ故障ヲ生シ他ノ二機ハ四月十一日前記根據地ニ飛來シタリ斯クテ「チエリユスキン」探險隊一行救出作業ハ四月七日ヨリ開始セラレ右七飛行機ノ氷上救出ニ依リ同十三日全員ノ救助ヲ完了セリ一行ハ夫ヨリ「ウエレン」「ラヴレンチエフ」灣及「フロウイデーヤ」岬ヲ經テ汽船「スモレンスク」ニ便乘シ六月七日浦潮ニ入港セリ一行ノ裏斯科到着後「ソヴイエト」政府ハ其ノ功勞ニ對シ勳章ヲ授與スルト共ニ救援ニ參加活躍シタル七飛行士ニ對シ「「ソヴイエト」聯邦英雄」ナル稱號ヲ與ヘタリ

氷洋探險横斷航海

一九三四年「リトケ」號ノ北氷洋探險

一九三四年ノ「リトケ」號（碎氷設備ヲ有スル汽船）ノ北氷洋探險航海ハ一航海期ニ始メテ完全ニ遂行セラレタル點ニ於テ從來ノ夫レニ異ナルヲ見ルヘシ

同號ハ嘗テ一九一四年「タイムイル」及「ヴアイガチ」兩船ノ探リタル航路ニ倣ヒ北氷洋ヲ東ヨリ西ニ航破スル目的ヲ以テ探險隊長「

F-0019
0340
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ドウブリツキー」、學術研究指導者「ヴイゼ」博士及船長「ニコラエフ」指揮ノ下ニ六月二十八日浦潮ヲ出帆シ七月四日「ベトロパウロフスク」ニ入港、炭水ヲ補給シテ出帆シ十一日「プロウイデーニヤ」灣ニ於テ又十三日「ウエレン」ニ於テ夫々石炭、食糧及飛行機ヲ積込ンテ出帆、十四日「オンマン」岬ヲ通過シ十六日「オツトーシユミツト」岬ニ至ルヤ大小無數ノ流氷ニ出會シタルウ豫定期日ニ達セサリシヲ以テ同所ニ投錨シ風向ノ變ルヲ待テリ二十六日同岬ヲ通過シ密集セル流氷ノ裂目ヲ選ンテ沿岸四哩ノ沖合ヲ前進シタルニ前方ニ氷山ヲ認ムル等航海ノ容易ナラサルヲ思ハシメタルカ尚流氷ト闘ヒツツ二十九日「シエラグスキー」岬ヲ通過シ得タリ此ノ間浦潮ヨリノ航程二千九百哩ニシテ内流氷區域四百哩ニ達セリ八月三日「メドヴエーヂー」群島ヲ過キ「ラプテフ」海ニ出テ四日「レナ」河口「チクシ」灣ニ入リ石炭ヲ補給シ十一日出帆シ「サムイラ」島ニ向ヒ翌日同島ニ到着シ前年ヨリ同地ニ越年中ノ「レナ」河探險船三隻ヲ氷外ニ救出シ更ニ同方面ニ在リタル碎氷船「エルマルク」號

ト協力シテ「レナ」河ニ赴ク河川用船舶「シチエチキン」號ノ「チエリユスキン」岬及「ラプテフ」海間ノ曳行ニ從事シタル後引返シテ二十四日「チエリユスキン」岬ヲ過キ「デイクソン」島ニ至リテ石炭ヲ補給シ九月八日同島出帆更ニ「エニセイ」灣ニ入リ淡水補給後再ヒ「デイクソン」島ヲ經テ十四日「ユゴルスキーシヤール」ニ向ヒ千本日無事「ムルマンスク」ニ入港セリ比ノ全航程約六千哩、航海日數八十三日ニシテ茲ニ一航海期ニ於ケル北氷洋横斷航海ハ完全ニ遂行セラレ夥多ノ貴重ナル學術研究ト共ニ北氷洋航路ノ征服ニ多大ノ貢獻ヲ爲シタリ

「リトケ」號ハ十月七日「レーニングラード」ニ入港シ同地ニ於テ一行ハ官民ノ熱盛ナル歡迎ヲ受ケ政府ハ其ノ功績ヲ稱贊シテ之ニ勲章ヲ授與シタリ

コノ他一九三四年ニハ北氷洋各方面ニ於ケル探險航海及北氷洋沿岸航路ノ開發及運輸行ハレタリ即チ碎氷船「クラツシン」號ハ八月二日「ベトロパウロフスク」ヲ出帆シ「ウランゲル」島ニ赴キ同地ニ

F-0019
0341
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

多數ノ建設材料其ノ他ヲ運搬シ更ニ「チユコツク」海及東西比利亞海ノ水路調査及各種ノ學術調査ヲ行ヒ十月二十一日浦潮ニ歸還セリ

又汽船「スモレンスク」號ヲ讀初メ「スーチヤン」號、「レイテヤント、シユミツト」號「ミコヤン」號及「ソヴイエト」號等ハ何レモ「チユコツク」海、東西比利亞海方面ノ貨物及人員輸送其ノ他ニ從事シタル他北氷洋西部「カルスク」海方面ニ於テモ多數ノ碎氷船其ノ他ノ船舶ニ依リ各地ニ探險及輸送行ハレタリ

ヘ、北洋航路本部ノ事業擴張

「ソヴイエト」政府ハ北洋航路本部ヲ設置シ更ニ北洋開發委員會ノ事業ヲ同本部ニ移管シテ北氷洋航路及極北地方ノ開發ニ歩ヲ進メタルカ其ノ後一九三四年八月「ソヴイエト」聯邦人民委員會議及「ソヴイエト」聯邦共産黨中央委員會ノ決議ニ依リ同本部ノ事業及活動區域ヲ擴張シ同本部ノ物質的及技術的基礎ヲ鞏化スルト共ニ極北地方ノ天然資源ヲ開發シ大イニ同地方經濟ノ振興ニ資スルコトトセリ而シテ右決議ニ現レタル同本部ノ事業ノ内容ヲ見ルニ左ノ如シ

イ、北洋航路本部ノ使命

北洋航路ノ開發乃「ソヴイエト」聯邦極北地方ノ天然資源ノ調査及開發

ロ、活動區域

歐露ニ在リテハ北氷洋及其ノ島嶼、亞細亞露領ニ在リテハ北緯六十二度以北ノ領域トス

右區域内ニ於ケル總テノ聯邦的意義ヲ有スル經濟企業ハ原則トシテ同本部ノ經營ニ屬シ同本部ハ之カ經營ノ爲「トラスト」及其ノ他ノ經濟機關ヲ組織ス

ハ、同本部ニ移管セラルル企業

右區域内ニ現存スル他ノ官廳ノ管理スル企業ニシテ同本部ニ移管セラルモノ左ノ如シ

北極石炭「トラスト」（「アルクチクウーゴリ」）、「ノリリドスク」炭層及各種ノ鑛山（「ノリリド、スロイ、トラスト」）、「アナドウイリ」漁業「コンビナート」及炭層、露

F-0019

0342

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

西亞社會主義聯邦「ソヴイエト」共和國土地人民委員部牧鹿「トラスト」、極北地方島嶼經濟（「ノーヴアヤ、ゼムリヤ」「コルグエフ」「ヴアイガチ」）、「レナ」河流域「サンガルスク」炭層

二、 地質調査

「ソヴイエト」北極地方ノ地質調査特ニ石炭及金屬ノ發見ヲ委任セラレ「ソヴイエト」聯邦地質調査部ノ當該機關ハ同本部ニ移管セラル

ホ、 食糧「バーズ」ノ建設

極北地方ノ食糧獨立ヲ圖ル爲同地方ノ食糧資源ヲ開發シ「ソフホーズ」、牧場等ヲ創設ス

ヘ、 河川交通ノ確立

第二次五ヶ年計畫ニ於テ左記河川ニ於ケル交通ヲ確立ス

「レナ」河（「ヤクーツク」下流）、「コリイマ」河、「ターザ」河、「ピヤシナ」河、「パンダ」河、「アナバラ」河

「ヤナ」河、「メンヂギルカ」河、「アナドウイリ」河及其ノ沿岸航路

ト、 造船所ノ建設

「アルハンゲリスク」木造船々渠ノ建設「ブリギムナ」造船所ノ擴張、「ベレトウーラ」造船所建設工事ノ促進

チ、 碎氷船及獵獸船ノ移管

同本部ハ經テノ碎氷事業ヲ繼承シ水運人民委員部ハ同本部ニ對シ左記碎氷船ヲ引渡ス

「クラツシン」、「エルマク」「レーニン」「ドブルイニヤ、ニキーチチ」「マカロフ」「ダヴイドフ」「リトケ」「マルイギン」「ルサノフ」「トルウオル」

同本部ハ碎氷船ノ能力及特徴ニ從ヒ北洋航路及港灣ニ使用ノ爲之ヲ適當ニ配置シ且「レーニングラード」、浦潮、黑海及「アゾフ」海諸港ニ於テ賃貸ノ形式ニ從ヒ之ヲ利用セシム同本部ハ碎氷船ノ作業能力ヲ常ニ保障スルト共ニ適時必要ナル修

F-0019
0343
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

繕ヲ行フ

同本部ハ左記漁獵船ト共ニ白海ニ於ケル獵獸業ヲ繼承ス

「スモリヌイ」「レン、ソヴイエト」「レン、ゴストルグ」「ムルマネツ」「ネルパ」「ノーヴアヤ、ゼムリヤ」

リ、水路調査

一九三七年中ニ北洋航路ノ海圖及西比利亞諸河川河口ニ至ル主ナル海圖ヲ作成ス

ヌ、學術研究機關ノ設立及職員養成

同本部ハ前記課題ニ從ヒ學術研究機關網ヲ設立スルト共ニ專門家(舵手、水路測量者飛行士機關士無電技士氣象觀測者)ヲ養成スル爲其ノ組織内ニ水路測量高等專門學校及技術學校ヲ創立シ各種專門科目ノ講習ヲ行フ

ル、出版機關ノ設置

各種學術研究ノ結果及重要ナル記錄材料、地圖其ノ他ノ出版頒布ノ爲出版機關ヲ組織ス

ヲ、政治部及黨機關ノ組織

同本部ノ組織内ニ政治部及黨機關ヲ組織ス

ワ、一九三五年ニ於ケル北洋航路本部ノ事業計畫

北洋航路本部ハ一九三四年「ソヴイエト」聯邦人民委員會議及「ソヴイエト」聯邦共産黨中央委員會ノ決定ニ基キ一九三五年ニ於テ左ノ事業計畫ヲ遂行スルコトトナレリ

イ、碎氷船建造

「クラツシン」號型ノ強力ナル碎氷船數隻ヲ建造シ北氷洋航路ノ要所ニ同型碎氷船二乃至三隻ヲ配置スル豫定ニシテ既ニ其ノ建造ニ着手シタルカ其ノ中大部分ハ一九三六年竣工ノ筈ナリ因ニ右ノ内最初ニ竣工ヲ見ル碎氷船ハ「セルゲヤ、キーロヴア」ト命名ス

ロ、北氷洋探險及運輸航海

一九三五年航海期ニハ北氷洋各地ニ探險及貨物ノ輸送行ハルルトコロ東部北氷洋ニ於テハ碎氷船「クラツシン」號ヲシテ其ノ嚮導ニ當ラシムルト共ニ西部ニ於テハ「エルマルク」「レ」ニ

F-0019

0344

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ン」「リトケ」ノ各碎氷船ヲシテ之ニ當ラシム

而シテ東部北氷洋ニ於テ行ハルル探險及輸送航海ハ「コルイマ」河地方探險（「スモレンスク」、「スタリングラード」「マコヤン」「ウリツキー」「レイテナント、シユミツト」等ノ碎氷船ニ非サル汽船參加ス）ノ他「セルドツエ、カメニ」岬、「シエラグスキー」岬及「チヤウンスク」灣（「リヤホフスキー」島）「ノルドウイグ」灣ニ夫々汽船ヲ送リ又「ヤクーツク」方面ニ約一萬噸ノ貨物輸送ノ爲貨物船四隻ヲ「レナ」河口ニ派遣スル他「ウランゲル」島ニ碎氷船「クラツシン」ヲ派ス

「セーヴエルナヤゼムリヤ」諸島及「セドフ」島方面ニ於テハ碎氷船「マルイギン」號ヲシテ探險ニ從事セシムル他最初ノ試ミタル商船隊（貨物積載）ノ「ムルマンスク」及浦潮間北氷洋横斷ヲ行フ豫定ニシテ右商船隊ノ嚮導ハ西部ニ於テハ「エルマルク」其ノ他ノ碎氷船、東部ニ於テハ碎氷船「クラツシン」之ヲ擔當ス

八、極北地方航空路ノ開設

定期航空ノ開始、「タウダ」ー「チユメニ」ー「オブドルスク」間

新航空路ノ開設　「ヤクーツク」ー「チーホイ」灣間竝ニ「プロウイデーニヤ」灣ー「ウエレン」岬及「シユミツト」岬ー「ウランゲル」島間大航空路（「ウエレン」岬及「シユミツト」岬ーニハ既ニ飛行場建設セラレタリ）

二、無電氣象觀測所ノ增設

極北地方ニ存スル無電氣象觀測所ハ一九三四年ニ十九所ヨリ三十八所ニ增加シタルカ更ニ一九三五年ニ於テ約百三十所ニ增加セラルヘシ因ニ莫斯科及「ヤクーツク」ニ各々十五「キロワット」ノ短波無線電信所ヲ建設シ專ラ東部極北地方トノ聯絡ニ當ラシムルト共ニ「チクシ」灣及「アナドイリ」灣ニ中繼無線電信所ヲ建設ス

F-0019
0345
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ヘ、河川用船舶ノ建造

「オビ」河「エニセイ」河及「レナ」河三造船所ニ於テ船腹七萬七千立方米ノ河川用船舶ヲ建造ス

ト、燃料準備

「アナドウィリ」炭坑「ヤクーチー」炭坑（東部）（ノリリドスク」炭坑（中央）「アルクチク、ウ！ゴリ」（スピツベルゲン」）ノ各燃料「バーズ」ニ於テ三十三萬噸ノ石炭ヲ採掘ス

チ、漁業及獵獸業

北洋航路本部所屬船ヲ以テ漁獲高二萬五千「ツエントネル」ヲ擧ケ且獸皮二萬五千枚、臘脂納獸一萬六千頭ヲ捕獲ス

リ、牧鹿

北洋航路本部ニ移管セラレタル十一牧鹿「ソフホーズ」ニ於テ鹿肉一千噸、鹿皮三萬四千枚ヲ生産ス

ヌ、地質調査

各方面地質調査ノ爲調査隊十五隊（參加人員五百人）ヲ組織ス

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

ル、建設費

碎氷船建造費ヲ除ク各種建設費合計五千萬留ニ達ス

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

F-0019

0346

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

附屬

北洋航路本部ノ設置及關係法規

北洋航路本部組織ニ關スル「ソヴィエト」聯邦人民委員會議決定（一九三二年十二月十七日附）

「ソヴィエト」聯邦人民委員會議ハ左ノ通リ決定ス

一、「ソヴィエト」聯邦人民委員會議ニ直屬スル北洋航路本部ヲ組織ス

同本部ノ任務ハ白海及「ベーリング」海峽間ノ北洋航路ノ終極的開發、航路施設、整備及航海安全ノ保證トス

二、北氷洋沿岸及島嶼ニ於ケル總テノ氣象觀測所及無線電信局ヲ同本部ニ移管ス

北洋航路開發委員會本部ノ業蹟及其ノ北洋航路本部ニ移管ニ關スル國防會議ノ決定（一九三三年三月十一日附）

一、國防會議ハ北洋航路開發委員會本部カ左ノ事業ヲ遂行シタルコトヲ認ム

「カルスク」海探險隊活動區域（「エニセイ」、「オビ」、「カルスク」）海、「アルハンゲリスク」）ヲ開發シ客年航海期ニ於テ同區域ニ三十余隻ノ汽船ノ往來ヲ見タルコト、「イガルカ」市及「イガルカ」港ノ建設、八機台ヲ有スル輸出木材製材所ノ建設、木材輸出ノ爲未開地方ノ開拓、「アイスランド」炭石輸入ヲ防遏シタル石墨製造業ノ確立、極東地方農業「ソフホーズ」ノ組織

他方國防會議ハ北洋航路開發委員會本部カ國家ノ勘カラサル援助有ルニ拘ラス財政經濟ニ關スル自己企業指導ノ不充分ナルコトヲ認ム

即チ

一、會計規律及責任ノ缺除、豫算及計畫ニ外レタル建設、投下資本ノ能率ヲ擧ケ得サル計畫及制限外ノ經費支出

二、一九三二年漁獲計畫ノ不遂行（遂行率三九「パーセント」）、海獸獵計畫ノ不遂行（同二〇「パーセント」）、罐詰製造計畫ノ不遂行（同四二「パーセント」）

在ハバロフスク日本帝國總領事館

在ハバロフスク日本帝國總領事館

F-0019

0347

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

三、河川交通計畫ノ不遂行（遂行率六五―七〇「パーセント」）

四、北洋航路開發委員會本部企業設備ノ不利用（操業セサル設備三〇―三八「パーセント」）

五、地質調査計畫及「エヌ、トングスキー」地方採炭計畫ノ不遂行

六、企業ニ供給スヘキ食糧及工業製品ノ浪費

七、多額ノ損失及財政ノ紊亂

二、

北部地方自然生産力ノ開發、其ノ正確ナル調査及能率的利用、幹部ノ指導鞏化及有效ナル利用ヲ目的トシ國防會議ハ左ノ通決定ス

一、外國貿易人民委員部全聯邦合同北洋航路開發委員會本部ハ其ノ權利及義務ト共ニ之ヲ「ソヴイエト」聯邦人民委員會議附屬北洋航路本部ニ移管ス

二、北洋航路本部ニ對シ合同トシテノ北洋航路開發委員會本部ヲ清算シ北洋航路本部ノ系統内ニ於テ左記ノ採算主義經濟機關ヲ創立スルコトヲ委任ス

イ、「タイムイルスキー、トラスト」（中心「イガルカ」）

ロ、「セーウエロ、ウラルスキー、トラスト」（中心「オブドルスク」）

ハ、「ヤクーツク、コンビナート」（中心「ヤクーツク」）

三、「タイムイルスキー、トラスト」ノ事業左ノ如シ

イ、「イガルカ」以北ノ河川交通及沿岸航路ノ開發並港灣及石炭根據地ノ建設

ロ、各方面ヨリスル石地方ノ生産力ノ調査、開發及運用（「サユーズプシエニーナ」、「サユーズ、ルイバ」及林業人民委員部ニ屬セサル地方ノ魚類、海獸、毛皮並石炭錫等）

四、「セーウエロ、ウラルスキー、トラスト」ノ事業左ノ如シ

イ、「オブドルスク」以北ノ河川交通及沿岸航路ノ開發並港灣及石炭根據地ノ建設

ロ、各方面ヨリスル石地方ノ生産力ノ調査、開發及運用（「サユーズプシエニーナ」、「サユーズ、ルイバ」及林業人民委員部ニ屬セサル地方ノ魚類、海獸、毛皮、木材並鑛産物等）

F-0019

0348

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

五、「ヤクーツキー、コンビナート」ハ「ヤクーツク」以北ノ「レナ」河地方則チ「ハタンガ」、「アナバラ」、「ヤナ」、「インデイギルカ」各河川流域地方及「ノーヴアヤ、シビリ」諸島ニ於テ左ノ事業ヲ行フ

イ、河川及沿岸航路ノ開發、港灣及石炭根據地ノ建設

ロ、各方面ニ亘リスル右地方ノ生産力ノ調査、開發及運用（「サユーズプシエニーナ」及林業人民委員部ニ屬セサル地方ノ魚類、海獸、毛皮、木材竝鑛産物ー石炭、石油等）

六、「エニセイ」河「イガルカ」港及「オビ」河新港ヲ北洋航路本部ニ移管ス

七、「サユーズプシエニーナ」ト特別ノ協議ニ依リ北洋航路開發委員會本部ノ皮革工場ヲ「サユーズプシエニーナ」ニ移管ス

八、北洋航路開發委員會本部ノ罐詰工場、漁業及海獸獵業ハ「タイムイルスキー、トラスト」ニ存置シ同「トラスト」ヲシテ右經濟ヲ獨立ノ採算主義單位ニ分割セシメ且漁業及海獸業ニ關シテハ其ノ

生産計畫ニ付「ソヴイエト」聯邦供給人民委員部ノ同意及監督ヲ受ケシム

九、林業人民委員部ヲシテ北洋航路開發委員會本部ノ「エニセイ」河林業根據地ニ輸出的意義ヲ有スル林業「トラスト」ヲ組織セシメ之カ爲同本部ハ同委員會部ニ對シ總テノ林業經濟（一九三三年輸出計畫ヲ保全スル狀態ニ於テ）及流送用汽船及汽艇ノ必要ナル數量ヲ引渡スヘシ引續渡手續及期限竝引渡サルヘキ流送用汽艇ノ數量ハ北洋航路本部ト協議ノ上林業人民委員部及水路人民委員部ニ依リ十日間以内ニ決定セラルヘシ右ニ關聯シテ起ルコトアル可キ爭議ノ解決ハ國防會議ノ名ニ於テ「クイブイシエフ」之ヲ爲ス

北洋航路開發委員會本部ノ「ヤクツエフスキー、ソフホーズ」ハ一九三三年一月一日現在ノ收支計算ト共ニ之ヲ林業人民委員部ニ移管ス

「イガルスキー、ソフホーズ」ハ引渡期日ニ於ケル收支計算ト共ニ之ヲ「タイムイルスキー、トラスト」管下ニ存置ス

F-0019

0349

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

一、北洋航路本部ハ「カルスク」海探險實行ノ爲外國貿易人民委員部ト特別ノ契約ヲ締結スヘシ

二、北洋航路本部ノ探險用燃料保障ノ必要ニ鑑ミ同本部ハ「ニージニヤヤ、トウングスカ」、「ニージニヤヤ、レナ」「ノリリスク」其ノ他ノ地方ニ於ケル石炭採掘ニ特ニ留意スヘシ重工業人民委員部ハ同本部ノ之等石炭採掘ニ對シ機械、專門家其ノ他ヲ供給スヘシ

三、「コルイマ」ニ於ケル北洋航路開發委員會本部ノ企業ハ一九三三年一月一日現在ノ收支計算及引渡期日ニ於テ生スヘキ變更ト共ニ「ダリ、スヽロイ」ニ移管ス

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

北洋航路本部勤務者ニシテ北極圈内ニ勤務スル者ニ對スル恩典ニ關スル「ソヴイエト」聯邦人民委員會議決定（一九三三年七月七日附）

「ソヴイエト」聯邦人民委員會議ハ左ノ通決定ス

一、北洋航路本部勤務者ニシテ北極圈内ニ勤務スル者ニ對シ一九三二年五月十日附露西亞社會主義聯邦「ソヴイエト」共和國極北地方勤務者ニ對スル恩典規定ヲ全部適用シ且右規定中「ムルマンスク」地方勤務者ニ關スル第十條、第十二條及第十三條ニ規定シタル特別恩典モ亦之ヲ適用ス

二、右規定第十六條ノ例外トシテ北極圈内ニ存スル北洋航路本部ノ官衙、船舶及探險隊ニ於テ相互ニ直接關係ヲ有スル家族ノ勤務ヲ許可ス

三、北洋航路本部勤務者ニシテ北極圈内ニ勤務スル者ハ不具廢疾者ノ恩給ニ關シ及右勤務者ノ家族ハ扶養者ヲ失ヒタル場合ノ恩給ニ關シ夫々地下勞働者及其ノ家族ニ準ス

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

F-0019

0350

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

北極圏内勤務ノ特種事情ニ基ク不具廢疾ハ職業的廢疾ニ準ス

四、北洋航路本部勤務者ニシテ北極圏内ニ存スル官衙、船舶及探險隊ニ勤務スル者ノ家族ハ右勤務者ノ北極圏内勤務期間中供給人民委員部ノ機關ヨリ赤軍々人配給高ニ等シキ食糧ヲ給與セラル

「ソヴイエト」聯邦人民委員部ハ北洋航路本部ト協議ノ上右給與ヲ受クヘキ勤務者名薄ヲ作成スヘシ

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

北洋航路本部所屬關係官廳聯合長期結氷觀測局ニ關スル

「ソヴイエト」聯邦人民委員會議決定（一九三四年七月三十一日附）

「ソヴイエト」聯邦人民委員會議ハ左ノ通決定ス

一、北洋航路開發事業ノ經濟的計畫及進展ヲ保障スル目的ヲ以テ北洋航路本部所屬ノ關係官廳聯合長期結氷觀測局ヲ組織ス

二、職員左ノ如シ

局長　「オー、ユー、シュミット」博士（北洋航路本部長）

局員　「イ、ゲー、ファインシュテイン」（水路氣象調査中央部長）

「ガー、アー、ウジヤコフ」（北洋航路本部長代理）

「ヴエー、ユー、ヴイゼー」博士（全聯邦北極學術研究所）

「エヌ、エヌ、ボフ」博士（莫斯科水路氣象研究所）

「ベー、ベー、ムリタノフスキー」（地質研究所本部）

「ヴエー、ヴエー、ジウレイン」（漁業研究所）

「エル、ヴエー、シエレビン」（北洋航路本部極北部）

在ハバロフスク日本帝國總領事館

B

F-0019

0351

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

「ベー、エル、デルヂエフスキー」（水路氣象調査中央部北極部）

「エス、ヴエー、シマノフスキー」（合同長期結氷觀測局研究部書記長）

三、本局ノ課題左ノ如シ

イ、北極圏内ニ於ケル水路氣象狀況及結氷狀態竝航海及航空條件ニ關スル總ユル資料ノ蒐集及其ノ組織化

ロ、北極圏内ニ於テ結氷長期觀測ニ必要ナル補足的調査ノ計畫及「プログラム」ノ作成竝北洋航路本部其ノ他ノ團体ノ援助ニ依ル其ノ實現

ハ、海上運輸及探險ニ必要ナル結氷長期豫測

四、結氷長期觀測問題ニ關スル資料ヲ有スル總テノ團体及學術研究所ハ右資料ヲ本局ニ提出スヘシ

五、北洋航路本部長ハ水路氣象調査部長ト共ニ本局ノ事業ニ關スル法規ヲ確認スヘシ

B

在ハバロフスク日本帝國總領事館

六、本局ノ研究部ハ五部ニ分ツ

七、本局ノ經費ハ北洋航路本部ノ豫算ヲ以テ支出ス

B

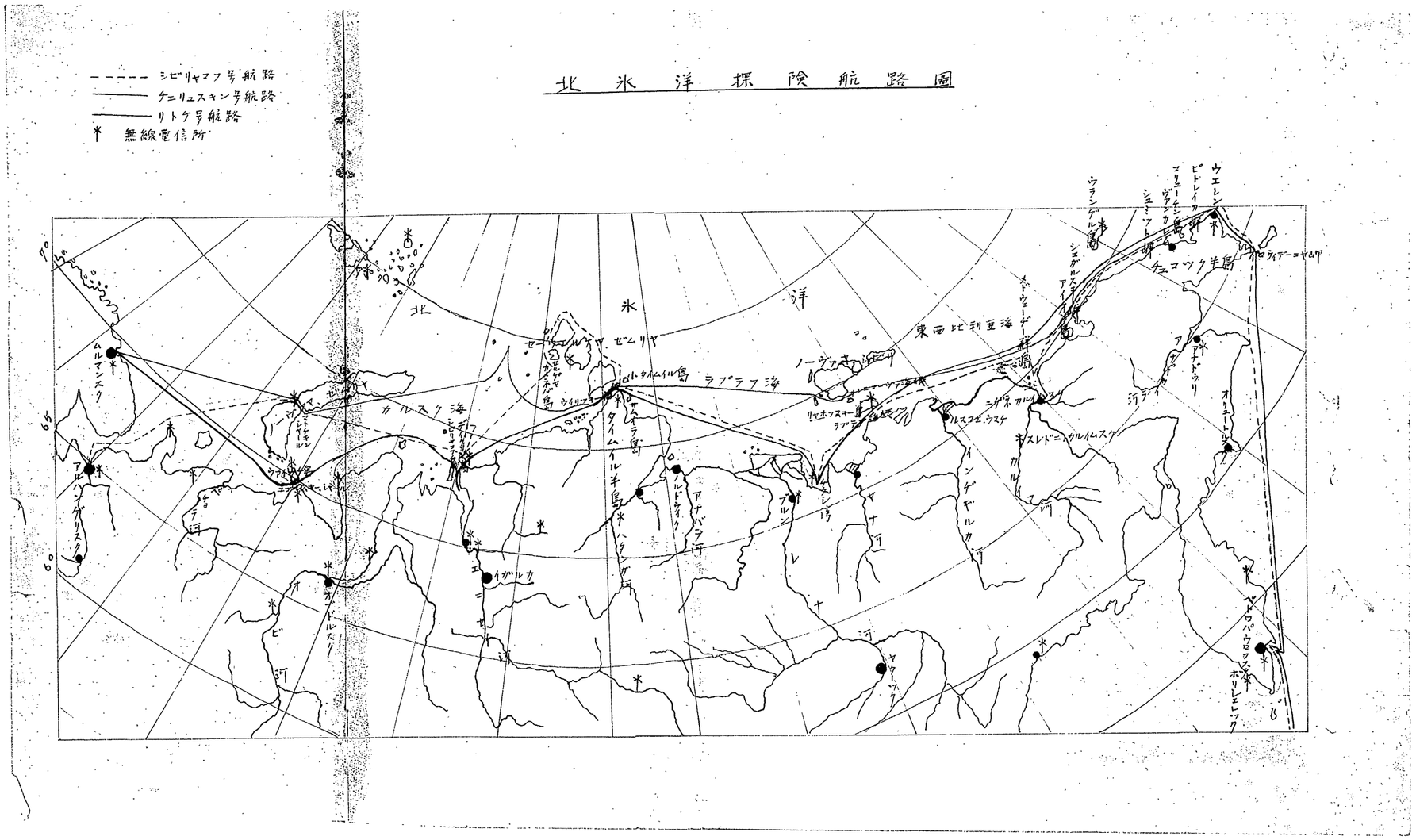
在ハバロフスク日本帝國總領事館

F-0019

0352

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

北氷洋探険航路圖



F-0019

0353

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

通商局
第一課
回覧

欧亞局

機密公第一五〇號
昭和十年七月二十八日

在オデッサ
領事　平田　稔

外務大臣　廣田弘毅　殿

當地外國商社ニ對スル蘇側態度ニ關スル件

當市ニハ外國商社トシテ伊國汽船會社「ロイド・トリエスチノ」支店及獨逸汽船會社「ドイチエ・レワンテ・リーニイ」出張所アリ右二外國商社ニ對スル蘇側態度ニ付當館館員ノ取調ヘタル處左記ノ通リ報告申進ス

在オデッサ日本領事館

昭和拾年八月廿參日接受

記

一、「ロイド・トリエスチノ」汽船會社

一九二四年伊蘇間通商航海條約ニ基キ伊國汽船會社「ロイド・トリエスチノ」ハ「オデッサ」「ノウオロシイスク」及「バツーム」ニ其支店及出張所ヲ開設シ黑海方面ノ運輸ニ從事ス當時蘇側ニ於テモ國內經濟復興期ニ在リ自國船舶少ナク殊ニ第一次五年計畫期ニ入ルヤ外國ヨリノ輸入激增シ外國船ノ來航ヲ歡迎セルヲ以テ「ロイド」會社ノ營業モ相當ノ成績ヲ擧ケタリ

然ルニ蘇側ニ於テハ其後自國船舶ノ漸增ニ伴ヒ外國商社ニ對スル態度ヲ漸次變更シ一九三〇年「ロイド」會社及蘇聯邦外國貿易部間協定改訂ニ際シ蘇側ハ「ロイド」會社支店ノ削減（「バツーム」及「ノウオロシイスク」支店）ヲ主張シ相當紛糾ヲ重ネタルカ在蘇伊大使ノ抗議ニ依リ支店數ハ從來通リニ落着セルモ其後毎年十二月會社支店登記繼續ニ際シ本問題ハ蒸返サレ居レリ

在オデッサ日本領事館

F-0019
0354
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

「ロイド」會社及蘇聯外國貿易部取極ニ依レハ蘇側ハ伊船ニ對シ差別的待遇ヲナサス適宜貨物ヲ提供スルコトヽナリ居ル處伊船ノ貨物ハ年々減少シツヽアリ「オデツサ」港輸出入貨物ノ内伊國船ノ各年取扱分及蘇聯船舶增加狀況ハ左ノ如シ

	輸入噸	輸出噸	蘇聯船噸數
一九二九年	二、一五四	一五、六三九	
一九三〇年	六八三	一三、三七一	
一九三一年	二〇〇	一五、六〇〇	五二九、五千噸
一九三二年	一、一〇四	一九、一八八	六〇七、七七
一九三三年	一、〇七五	七、八八四	七七二、〇
一九三四年	七三〇	六、四四八	八六七、五
一九三五年七ケ月	一〇一	三、九二〇	一、〇二二、四

（蘇聯船統計ハ各年一月一日現在）

右ノ如ク一九三二年迄ハ大體平調ヲ保テルモ一九三三年ヨリ貨物量

ハ激減シ而モ輸送貨物ノ大部分ハFOBナリ

斯ノ如キ成績ニ鑑ミ「ロイド」會社ハ從來ノ船舶延數年三十六隻ヲ本年ヨリ二十四隻ニ減シ更ニ來年度ヨリ十二隻ニ減スルヤモ知レスト

二、「ドイチエ・レワンテ・リーニイ」汽船會社

一九二一年「ハンブルグ・アメリカン・ライン」汽船會社及蘇聯邦外國貿易部間協定ニ依リ獨蘇合辨運輸株式會社「デルウトラ」（持株割合獨側四九%、蘇側五一%）組織セラレ獨蘇間運輸事業ニ從事セルカ黑海方面ニ於テハ「デルウトラ」ハ其支店ヲ「オデツサ」「バツーム」「ポウオロシイスク」ニ置ケリ然ルニ獨側ハ蘇側ノ横暴ニ不堪一九二六年持株全部ヲ蘇側ニ賣却シ「デルウトラ」ヨリ脫退シ黑海方面運輸調整ノ爲メ「ドイチエ・レワンテ・リーニイ」汽船會社代表者ヲ「オデツサ」ニ置ケリ

其後一九三〇年獨蘇間契約ノ改訂ニ依リ「レワンテ」會社ハ蘇側「

F-0019
0355
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

「ソフトルグフロト」ヲ以テ其代理店ニ指定シ自社代表者一名ヲ「オデツサ」ニ置キ今日ニ及ヘリ

同會社ハ現在「ハンブルグ」ー「バツーム」間ノ不定期航路（月約一回）ヲ有ス會社營業狀況ハ一九三〇年貨物十五萬噸（船舶延數年五十隻）ヲ最高トシ其後激減シ本年ノ如キ七ケ月ヲ經過スルモ未タ蘇國ヨリノ貨物ハ一噸モナク僅ニ彼斯同「トランジツト」貨物少量アリタルノミナリ

三、蘇側ノ態度

蘇側ニ於テハ前記兩會社ニ對シ表面上其營業ヲ妨害スルカ如キ積極的壓迫又ハ制限ヲ加ヘ居ラサルモ自國船舶ノ增加セル今日輸出入貨物ハ成ルヘク自國船ニ依ル方針ヲ建テタルモノヽ如ク外國船ニ對シテハ已ムヲ得サル場合ノ外貨物ノ供給ヲ出來ル丈ケ怠リ他方運賃ノ不正低下或ハ港稅艀料ノ引上ケニ依リ外國船驅逐ノ方針ヲ採リ前記兩會社ニ對シテモ營業不振ノ結果自然引揚ケヲ待ツト云フ態度ナリ

ト云フモ過言ニ非ス

前記兩會社ノ代表者モ蘇側ノ「モーラル」ナ壓迫ハ漸次强壓ヲ加ヘ營業困難トナルモサレハテ政府經營ニ係リ採算ヲ眼中ニ置カサル「ソフトルグフロト」（インフロト）ニ對抗スルコトハ自會社ノ組織上不可能ナルヲ以テ遠カラサル將來ニ於テ特殊對抗策ヲ講セサル限リ自然引揚ケノ外ナカルヘキカト云ヒ居レリ右對策ノ一トシテハ政府間ニ於テ貨物比率割當取極メノ方法無キニ非ルモ蘇側ノ無信義ナル態度ヲ考慮スルトキハ之トテ充分ナル期待ヲ持チ得スト悲觀的態度ヲ採リ居レリ

（以上）

F-0019

0356

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

電信課長

大臣
次官
東亞
歐亞
米洲
通商
條約
情報
文化
調査
人事
文書
會計
祕書官

寫送先

昭和10 一五九六七 9 略 浦潮 八日後發 歐
10 本省 十月八日後着

廣田外務大臣

渡邊總領事

第一〇〇號

蘇聯北極航路西廻リ船二隻ハ御承知ノ通リ既ニ目的ヲ達シ同東廻リ就航ノ「ワンツエッチ」及「イスクラ」兩隻ハ本八日午後六時無事當港ニ入港セリ新聞ハ社説等ニ於テ得意ニ歡迎シ多數官民團体亦盛ニ歡迎シ居レリ不取敢露ヘ暗送セリ

外務省

各國通商關係雜件 蘇聯之部

歐亞局

昭和十一年七月拾五日接受

普通第二一六號

昭和十一年七月二日

在浦潮斯德
總領事 杉下裕次郎

外務大臣 有田八郎 殿

北氷洋東部地區ニ於ケル各種研究事業ニ關スル件

「ソ」聯邦當局カ北氷洋航路ノ開拓ニ眞劍ナル努力ヲ傾注シ幾多貴重ナル成果ヲ收メ居ル次第ハ既ニ御承知ノ通リナル處客月二十九日附赤旗紙ノ報道ニ依レハ本年度ニ於テ大北航路管理局極東事務局ハ北氷洋東部地區ノ航路安全設備裝備ノ爲メ二班ヲ派遣シ航路標識（特種光線信號ヲ含ム）ヲ二十ケ所以上ニ設備スル趣ニテ「チヤブリ」、「ウエーレン」ニハ各電氣燈臺カ設置セラル、筈ナリ、

尙同紙ノ報道ニ徴スハ本年度同地方ニ出動スヘキ各種學術調査班

在浦潮日本帝國總領事館

通

F-0019

0350

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

左ノ如シ

一、天文學班
一、磁氣研究班
一、水學調査班三

水學調査班ハ海岸線ノ測量ニ從事スヘキ處一班ハ「アナドイル」河ノ航行區域調査ヲ行ヒ他ノ一班ハ「チヤウンスカヤ」灣附近ヲ第三班ハ昨年度ヨリノ「コルイマ」河附近ノ調査ヲ繼續實施スル筈ナリ

右ニ關聯シ本年度ニ於テハ極東事務局ニ所屬スル水路調査船カ二隻「コルイマ」及「ブロウヤデーニヤ」灣ニ配屬セラル可キ處右兩船トモ補助機關附帆船ニシテ何レモ蘇聯邦造船所ノ建造ニ係リ氷原中ノ航行ニ對シ特種ノ裝置ヲ有スルモノナル趣ナルカ極東ヘハ北氷洋航路ニ依リ廻航セラル可シト報セラレ居レリ、

右北氷洋航路ノ具體化ニ關スル一報道トシテ御參考ノ爲メ報告申進ス

在浦潮日本帝國總領事館

B

本信寫送付先　在「ソヴイエト」聯邦大使
　　在「ハバロフスク」總領事

在浦潮日本帝國總領事館

B

F-0019

0358

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

	發信用	執務用	
主信	4	1	5
附 甲	4	1	5
乙			
屬 丙			
丁			
備考			

要寫一部

懸案

文書課長

文書課發送 昭和拾壹年七月廿壹日發送濟

主管 歐亞局長

主任 第一課

歐一 普通 第 二八九 號

昭和拾壹年七月廿八日 日附 附屬

受信人名 陸軍省 磯谷軍務局長 / 參謀本部 渡 第二部長 / 海軍省 豐田軍務局長 / 軍令部 高須第三部長

發信人名 東郷 歐亞局長

記錄 各関係官庁ニ送付ス 第一件

件名 北氷洋東部地區ニ於ケル石油研究事業ニ関ス

本件ニ關シ今般在浦潮杉下總領事ヨリ別紙寫ノ通報告アリタルニ付御參考迄爲右茲ニ送付ス

本信送付先 陸軍省、參謀本部、海軍省、軍令部

(昭和十年七月二日附在浦潮館來(往)普第二一六號寫並附屬書類)

公信案

外務省

昭和十年七月廿六日起草

正(原稿) 不要 (淨書)

淨書 昭和十年七月廿八日

別紙

28 153

歐亞局

昭和十年參月拾九日接受

普通公第五八號

昭和十二年三月十日

在武市

領事代理 下村未郎

外務大臣 佐藤尚武 殿

「一九三七年ニ於ケル蘇領北極」ト題スル新聞記事譯報ノ件

參月二十七日附「ウエ・シビルスカヤ・ブラウダ」紙上ニ掲載セラレタル「一九三七年ニ於ケル蘇領北極」ト題スル記事何等御參考迄左記ノ通譯報ス

記

一九三七年ニ於ケル蘇領北極

在ブラゴエスチエンスク日本領事館

F-0019

0359

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

蘇領北極ニ於ケル各種地下埋藏物ハ殆ント無盡藏トモ稱スヘク又其ノ森林資源ノ豐富ナルコトハ他ニ比類ヲ見ス然レトモ此ノ如キ莫大ナル自然資源モ便利ナル交通路無クンハ何等ノ用ヲナササル次第ナレハ北極ノ水路ヲ利用シ之ト陸上交通路トノ聯絡ヲ密接ナラシムルハ北極資源開發上緊要缺クヘカラサルコトナリ

此ノ如ク北極航路ハ國民經濟上重要ナル意義ヲ有スルヲ以テ一九三三年ニ於ケル同航路ニ依ル輸送量二三〇百萬噸浬ハ一九三六年ニハ七七〇百萬噸浬ニ迄引上ケラレ又一九三七年ニハ一〇〇〇百萬噸浬迄增加セシムル豫定ナリ

北極洋航海ノ特殊性ト其ノ航海ノ非繼續性トハ港灣、石炭供給所、信號、通信設備ノ開設ヲ必要トスルヲ以テ現在迄ニ既ニ「イガルカ」及「チクソン」島ニ港ヲ設ケシカ一九三七年中ニハ更ニ「チクシ」、「ヨルイマ」河口及「プロウイデーニエ」灣ニ港建設ヲ開始シ無電局及燈台數モ著シク增加セラルル筈ナリ

北極航路ノ開發ハ或意味ニ於テ其ノ支線トモ云フヘキ北極河川ニ於ケル航行ノ發達ナクシテハ充分ニ其ノ效果ヲ發揮スル能ハサルヲ以テ北極河川用船舶ノ增加、船舶修

擁繕所ノ創設等ニモ多大ノ努力ヲ拂ヒツツアル次第ナリ

即チ北極ニ於ケル河川運輸ノ發達ハ「オビ」、「エニセイ」及「レナ」等ノ主要河川ニ於ケル荷物輸送量ノ增加ニ止ラス今迄利用セラレサリシ河川ヲ新ニ航行ノ便ニ供スルコトニモ見出サルルナリ斯クテ一九三四年ニハ「ペヤジーナ」河ノ航行ヲ、一九三六年ニハ「ハタング」、「ヤナ」及「イジギルク」等諸川ノ航行ヲ開始セルカ一九三七年ニハ更ニ「アナバル」河、「オレネク」河及「アナドイリ」河ノ航行ヲ開始スル豫定ナリ

北極航路及西伯利亞河川ノ利用カ極地自然資源ノ開發ニ預ツテ力アリシハ勿論ナルモ北極航路モ亦其ノ資源開發上ニ決シテ輕視スヘカラサル役割ヲ演セリ依テ三七年ニハ昨年ノ極地飛行延時間一一千時間ヲ二三千時間迄增大セシムル筈ナリ

極地ニ於ケル馴鹿「ソフホーズ」ノ發達モ亦目覺シキモノアリ即チ三七年初頭ニ於ケル北氷洋航路本部所屬馴鹿數ハ一五四千頭ヲ算セシカ三八年初頭迄ニハ更ニ一八七千頭迄增加スル見込ナリ北極地方ニ於ケル昨年ノ毛皮生產高ハ一九三三年生產高ノ三倍ニ及ヒシカ一九三七年

F-0019

0360

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ニハ高價ナル毛皮獸ノ捕獲上ニモ今一層ノ進歩ヲ見ル計畫ナリ

此ノ如ク極地開發ノ進展カ多額ノ資本投下ヲ必要トセシハ勿論ニシテ北氷洋航路本部ノミノ豫算ヲ見ルモ其ノ支出ハ三三年ノ四五百萬留ヨリ三六年ノ四八五百萬留ニ增加シ三七年ノ支出トシテ五七八百萬留ヲ計上セル程ナリ

北極探險モ亦年々繼續的ニ實施セラレツツアル處三七年中ニハ約百回ニ亘リ科學的探險ヲ行ハルル豫定ナリ

一九三七年計畫中ニハ北極地帶經濟社會主義化ノ爲廣汎ナル方策豫定セラレ居リ同時ニ社會主義的文化施設ノ爲ニモ多大ノ努力ヲ拂フ筈ナリ

即チ革命前迄ハ北極地帶ニハ一ノ民族小學校ヲモ有セサル狀態ナリシカ一九三六年ニハ既ニ小學校數ハ五百ヲ算シ一九三七年ニハ更ニ合計二萬ノ兒童ヲ收容スルニ足ル五〇ノ小學校ヲ建設スル豫定ニシテ極地ニ在ル一三箇所ノ文化普及所ハ一九三七年ニ於ケル事業擴張ノ爲ニ五百萬留ヲ計上シ現在三二〇箇所ノ醫療施設ハ三七年中ニ三六〇ニ增加セシメラルル筈ナリ

在ブラゴエスチエンスク日本領事館

B

上述ノ如キ各種ノ施設ハ「コルホーズ」ニ對スル馴鹿ノ交附ハ「ソヴイエト」商業ノ發達ハ北方民族ニ依ル毛皮獸養育場施設ノ爲ノ補助等何レモ皆極地ニ於ケル「コルホーズ」員ノ收入ヲ增加シ以テ北方諸民族ノ富有ナル文化生活ヲ保障セントスルモノニ外ナラサルナリ

本信寫送付先

在蘇大使

在滿大使

在ブラゴエスチエンスク日本領事館

B

F-0019

036

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

文書課長

文書課發送 昭和拾貳年四月拾五日發送簿

主管 歐亞局長　主任 第一課

歐一 機密 普通 第一 六八一號　昭和拾貳年四月拾四日 附

受信人名 陸軍省 後宮軍務局長 / 參謀本部 渡 第二部長 / 海軍省 豊田軍務局長 / 軍令部 野村 第三部長

発信人名 東郷歐亞局長

記錄件名 諸外国ニ於ケル海運政策ニ関スル件 蘇聯邦ノ部

浄書 壱式　校正（原稿）（浄書）

昭和十二年四月五日起草

件名 一九三七年ニ於ケル蘇領北極ト題スル新聞記事ニ関スル件

本件ニ關シ今般在武市下村領事代理ヨリ別紙寫ノ通報告アリタルニ付御參考ノ爲右茲ニ送付ス

本信送付先 陸、海軍省、參謀本部、軍令部

（昭和十二年三月十日附在武市領事館來（往）電第五八號寫並附屬書寫）

公信案

外務省

14 109

別紙

國際事情室 了

情報部 一 後

調査部 ス

要寫 三部

信主 甲 乙 丙 丁 附屬

備考

調査部

歐亞局

普通第一一一號

昭和十三年四月二日

在浦潮斯德

總領事 七田基玄

外務大臣 廣田弘毅 殿

蘇聯邦水路運輸事業ノ不振ト之カ打開策ニ關スル件

蘇聯邦水路運輸事業カ一九三六年以來引續キ不振ヲ極メ居ル趣ヲ以テ蘇聯邦人民委員會議ハ今般之カ打開策トシテ(一)水路人民委員部ノ改組(二)水路人民委員部屬所屬各機關ノ完全ナル獨立採算制採用(三)船舶安全方策ノ實施及(四)水路運輸關係從業員ニ對スル待遇等ニ關シ決定スルトコロアリタル處右客月三十日附當地機關紙ニ掲載セラレタルニ付右切抜茲ニ送付ス

而シテ右人民委員會議ノ決定中主ナル事項左ノ如シ

在浦潮日本帝國總領事館

諸外国ニ於ケル海運政策ニ関スル件 蘇聯邦ノ部

調査 13.4.22 課三 312

亞 13.4.15 課

情 12.4.8 庶

F-0019

0362

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

文書課長

文書課發送 昭和拾貳年四月拾五日 試送濟

主管 歐亞局長

主任 第一課

浄書 壱

校正（原稿）

（浄書）

昭和十二年四月五日起草

別紙

歐一 機密 普通 合 第一六八一號

昭和拾貳年四月拾四日 日附 附屬

受信人名 陸軍省 後宮軍務局長 / 参謀本部 渡 第二部長 / 海軍省 豊田軍務局長 / 軍令部 野村 第三部長

發信人名 東郷歐亞局長

記錄件名 諸外国ニ於ケル海運政策関係雑件 蘇聯邦ノ部

件名 一九三七年ニ於ケル蘇領北極ト題スル新聞記事ニ関スル件

本件ニ関シ今般在武市下村領事代理ヨリ別紙寫ノ通報告アリタルニ付為右茲ニ送付ス

信送付先 陸、海軍省 参謀本部 軍令部

三月十日附在武帝領事館來（往）機電 第五八號寫 普通 附屬書寫

外務省

國際事情室 了

情報部 一 後

調査部 ス

要寫 三部

14 109

歐亞局

普通第一一一號

昭和十三年四月二日

在浦潮斯德

總領事 七田基玄

外務大臣 廣田弘毅 殿

蘇聯邦水路運輸事業ノ不振ト之カ打開策ニ關スル件

蘇聯邦水路運輸事業カ一九三六年以來引續キ不振ヲ極メ居ル趣ヲ以テ蘇聯邦人民委員會議ハ今般之カ打開策トシテ(一)水路人民委員部ノ改組(二)水路人民委員部ノ屬各機關ノ完全ナル獨立採算制採用(三)船舶安全方策ノ實施及(四)水路運輸關係從業員ニ對スル待遇等ニ關シ決定スルトコロアリタル處右客月三十日附當地機關紙ニ掲載セラレタルニ付右切抜茲ニ送付ス

而シテ右人民委員會議ノ決定中主ナル事項左ノ如シ

在浦潮日本帝國總領事館

調査部

諸外国ニ於ケル海運政策関係雑件 蘇聯邦ノ部

調査 13.4.22 課三 312

亞 13.4.15

情 12.4.8 庶

F-0019

0363

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

(一)水路人民委員部ノ改組

(イ)中央港灣管理局ヲ新設シ從來各地方商船隊ニ所屬セル港灣事務ヲ管理統制ス（但極東地方ノ港灣ハ從前通リ極東商船隊之ヲ管理ス）

(ロ)中央油槽船管理局ノ新設

蘇聯邦ニ於ケル產油事業ハ戰前ニ比シ三倍以上ニ發達シタルニ不拘河川ニ於ケル油送事業ハ戰前ノ四割ニ過キス蘇聯邦經濟ノ正常ナル發達ヲ阻害スルモノアルヲ以テ之ヲ統制管理スル機關トシテ本管理局ヲ設置シタルモノニシテ(A)黑海油槽船隊（「ムスブネフテアドミラルテイ」）(B)裏海油槽船隊（「ソフタンケン」）(C)「アストラハン」港區油槽船隊及(D)「ウォルガ」ロート」）河用商船隊ヨリ油送込ノ船舶ヲ分離シ之ヲ新設ノ「ウォルガ」油槽船隊ニ所屬セシメテ管理ス

(ハ)現在ノ南北兩海上輸送管理局ニ代リ新ニ中央海洋貨客商船隊管理局ヲ置ク

在浦潮日本帝國總領事館

(二)中央河川航路管理局ヲ設ク

(ホ)新ニ河川運輸技術部ヲ設ケ又中央港灣管理局、中央油槽船隊管理局及中央海洋貨客商船隊管理局ニ技術部ヲ設ケ建造修理、運營ノ技術的事項ヲ管掌セシム

(二)前項各管理局及部並工場、港灣ノ完全ナル獨立採算制ノ採用

(三)船舶安全方策

(イ)海洋船舶及河川用船舶中大型ノモノニ對シ定期檢査ヲ行フ即チ前者ニアリテハ六ケ月ニ一回、後者ニアリテハ航海季節中二回之ヲ行フ

(ロ)主トシテ河川ニ於ケル航路標識ノ完備

(四)從業員ニ對スル待遇褒賞

從業員ノ關心ヲ高ムル爲メ(一)計畫遂行ニ對シ(二)船体ノ優秀ナル維持ニ對シ賞金ヲ與ヘ(三)從來官廳ニ勤務スル技術家カ工場、港灣、埠頭等ノ現場ニ活動スルモノヨリ俸給高率ナリシヲ改メ後者ニ厚クシ(四)三千屯以上ノ船舶（河用船舶ニアリテハ五百馬力

在浦潮日本帝國總領事館

F-0019

0364

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

以上）ノ船長及機關長ハ第一級第二級ノ海港及河川碇舶場長、水路人民委員部直屬工場長ト共ニ、水路人民委員之ヲ任免シ(五)商船隊長及同代理並經營部長ニ對シ其計畫ヲ遂行シ又ハ成績優秀ナルモノニ一ケ年ノ終リニ於テ一ケ月乃至二ケ月ノ賞與ヲ與フ（從來罰則ノ勵行ノミニテ、褒賞制缺除セルヲ特ニ指摘シ居レリ）ルコトヽス

右報告ス

本信寫送付先　在蘇聯邦大使

在浦潮日本帝國總領事館

F-0019

0365

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ЗНАМЯ

...ТОКСКОГО ГОРКОМА ВКП(б) И ГОРСОВЕТА.

...ДА. | № 73 (6076). Цена 10 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

★ Навести большевистский порядок на водном транспорте.—Передовая „Правды".

★ В Совете Народных Комиссаров Союза ССР.—**О работе водного транспорта.** (2 стр.).

★ Собрание актива комсомольской организации Владивостока. (2стр.)

★ Шире массовую работу с населением. (3 стр.).

★ **А. Дурасов.** Пулеметчик Проценко. (3 стр.).

Член военного совета Тихоокеанского флота — ...Волков и начальник политуправления Тихоокеанского флота — ...Красных среди курсантов-выпускников. (Фото А. Лубенко).

Военные действия в Китае

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). На фронте Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги китайское командование, подтянув резервы и получив подкрепления, начало решительное контрнаступление против японцев. В главном направлении китайские войска выбили японцев из Ханьчжуана (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, в южной части провинции Шаньдун). На правом фланге китайцы переправились через канал и, нанеся японцам поражение, взяли город Цаочжуан (юго-восточнее Линьчэна). Решительный удар нанесли китайцы также колонне японских войск, продвигавшейся на Тайэрчжуан (юго-западнее Цзяна). На левом фланге китайские войска продолжают наступление на города Яньчжоу и Давенькоу (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге). По последним сообщениям командующего этим фронтом, японские войска разгромлены китайцами, которые развивают контрнаступление по всему фронту.

В провинции Шаньси китайцы взяли ряд пунктов. В северо-западной части провинции в руках китайцев находятся города Шенчи, Учжай и Нин-У.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). В секторе южного участка Тяньцзинь-Пукоуской жел. дороги японцы побережному придерживаются оборонительной тактики. Вокруг города Бэнбу возведены проволочные заграждения, в которые ночью включается электрический ток; в этом районе большую активность развивают китайские партизаны.

На участке фронта Ханьчжоу — Уху японские войска заняли было города Гуандэ и Дайбу, но были выбиты оттуда. Город Сыань (юго-западнее озера Тайху) в руках китайцев.

НАЛЕТЫ ЯПОНСКОЙ АВИАЦИИ.

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). Сегодня 50 японских самолетов несколькими группами бомбардировали Ханькоу и Учан. Много убитых.

Наступление китайских войск

...ХАНЬКОУ, 26 (ТАСС). ...войска на фронте северного участка Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги в провинции Шаньдун перешли в общее наступление по всему фронту. На центральном участке китайские войска под командованием Чан Цзи-чуна нанесли японской армии численностью в 20 тысяч человек решительное поражение. Ночью 7 марта они отбили у японцев город Линьчэн по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге. Японцы отступают в восточном направлении, ибо отступление по железной дороге преграждено крупными китайскими отрядами южнее Тэнсяня (севернее Линьчэна), где ...разрушено частично.

26 марта японцы, оборонявшие важный в стратегическом отношении город Цзинан (юго-западнее Яньчжоу), атаковали позиции китайцев. После двухчасового боя китайские войска перешли в контрнаступление и в ночь на 27 марта взяли Цзинан. По последним сведениям, китайцы взяли также станцию Даваньков по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, севернее Яньчжоу. Таким образом, японские войска лишены возможности на этом участке фронта получить подкрепления. Китайские войска продолжают развивать наступление.

Обращение китайских моряков

ХАНЬКОУ, 28 (ТАСС). Газета «Синьуажибао» опубликовала обращение 14 тысяч китайских моряков Шанхая, объединенных в профсоюзную ассоциацию. В этом обращении, адресованном центральному правительству, командующим фронтами, офицерам и солдатам, говорится: «Под предлогом борьбы с коммунизмом Япония стремится завоевать Китай. Этого не может и не должен терпеть китайский народ. Все члены нашей ассоциации торжественно обещают не жить под одним солнцем с японскими захватчиками. Мы надеемся, что все граждане Шанхая, воодушевленные указанием Чан Кай-ши, не будут подчиняться создаваемому японскими милитаристами марионеточному «правительству». Народ будет бороться с японскими захватчиками до полного их уничтожения и будет выкорчевывать предателей в тылу».

Десятилетие Биробиджана

10 лет назад одна из богатейших частей Дальневосточного края — Биробиджанский район — по решению Президиума ЦИК СССР была выделена для еврейских переселенцев.

Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила еврейскому населению возможность в тесном содружестве со всеми народами советской страны строить свободную, счастливую жизнь. Декретом о выделении Биробиджана был сделан огромный шаг к экономическому и культурному развитию еврейского народа.

10 лет, минувшие с того момента, когда первые переселенцы высадились в поселке Тихонькая (ныне город Биробиджан), явились годами напряженной работы по освоению тайги. В 1934 году решением советского правительства Биробиджан был преобразован в Еврейскую автономную область. Это решение вызвало новый подъем среди еврейских народных масс. За 10 лет на территории Биробиджана осело и закрепилось около 20 тысяч трудящихся евреев. Переселенцы в братском союзе со старожилами строят на берегах Амура новую социалистическую область.

Еще 5-6 лет назад здесь не было ни одного государственного промышленного предприятия. Сейчас действуют и работают: швейная фабрика, известковый, деревообделочный и 5 кирпичных заводов и фабрика «Дельдь», «Колесо революции», «Биробиджанский мрамор» и десятки других более мелких предприятий. Только промышленность центра области города Биробиджана в первом полугодии 1937 года дала продукции на 5 миллионов 110 тысяч рублей. Промысловая кооперация области в 1934 году выпустила продукции на 4,5 миллиона рублей, а в 1937 году—на 27 миллионов рублей.

Расширяется сельское хозяйство. За еврейскими переселенческими колхозами навечно закреплено около 50 тысяч га земли. Посевная площадь в 1928 году составляла 17 тысяч га, а в 1937 году она достигла 38 тысяч га. За 10 лет осушено и освоено около 20 тысяч га болот.

В селах вырастают новые здания и возникают новые улицы. В переселенческих колхозах построено 620 домов и строятся еще 285.

В Еврейской автономной области 120 школ. Здесь обучается около 15 тысяч детей. Создано 4 техникума. Открыты детская, музыкальная и балетная школы. Биробиджан—город с большими зданиями, государственным еврейским театром, автомобильным транспортом. На одном из островов реки Биры разбит парк культуры и отдыха.

Нелегко дались эти победы. На пути строительства было немало трудностей. Они усугублялись подлой деятельностью троцкистско-бухаринских агентов фашизма, орудовавших вместе с контрреволюционными буржуазно-националистическими элементами. Они пытались срывать планы развития области и помешать строительству новой советской жизни. Осознавая [illegible] развитием трудящихся области [illegible] врагов и решительно [illegible] дальнейшему [illegible] строительства.

Еврейская автономная область, процветающая под знаменем Сталинской Конституции, является надежной трудящихся евреев всего мира. Об этом говорят многочисленные письма, поступающие из-за границы в адрес Всесоюзного общества по земельному устройству трудящихся евреев в СССР.

(ТАСС).

Награждение орденами Союза ССР

В связи с отличным выполнением заводом № 189 правительственного задания по досрочному ремонту ледокола «Ермак» и подготовке его к походу для участия в снятии персонала дрейфующей станции «Северный полюс», Президиум Верховного Совета СССР наградил особо отличившихся работников этого завода.

Орденом «Знак почета» награждены: Цуканов Андрей Нестерович — старший мастер цеха № 26, Громов Александр Викторович — сборщик-бригадир цеха № 12, Новенко Иван Исидорович — главный инженер завода.

Почетной грамотой Верховного Совета СССР награждены: Зыбин Алексей Степанович — начальник цеха № 26, Бехтерев Василий Силотьевич — слесарь, Львов Александр Федорович — мастер, Димитрев Николай Михайлович — сверловщик.

Хроника

Совнарком Союза ССР назначил Героя Советского Союза тов. Папанина Е. А. заместителем Народного комиссара водного транспорта по по-

日本公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

F-0019

ЗНАМЯ

ТОКСКОГО ГОРКОМА ВКП(б) И ГОРСОВЕТА.

ДА. | № 73 (6076). Цена 10 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

★ Навести большевистский порядок на водном транспорте.—Передовая „Правды".

★ В Совете Народных Комиссаров Союза ССР.— **О работе водного транспорта.** (2 стр.).

★ Собрание актива комсомольской организации Владивостока. (2стр.)

★ Шире массовую работу с населением. (3 стр.).

★ **А. Дурасов.** Пулеметчик Проценко. (3 стр.).

Член военного совета Тихоокеанского флота — В. Волков и начальник политуправления Тихоокеанского флота — В. Красных среди курсантов-выпускников. (Фото А. Лубенко).

Военные действия в Китае

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). На фронте Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги китайское командование, подтянув резервы и получив подкрепления, начало решительное контрнаступление против японцев. В главном направлении китайские войска выбили японцев из Ханьчжуана (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, в южной части провинции Шаньдун). На правом фланге китайцы переправились через канал и, нанеся японцам поражение, взяли город Цаочжуан (юго-восточнее Ланьчэна). Решительный удар нанесли китайцы также колонне японских войск, продвигавшейся на Тайэрчжуан (юго-западнее Цзяна). На левом фланге китайские войска продолжают наступление на города Яньчжоу и Давенькоу (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге). По последним сообщениям командующего этим фронтом, японские войска разгромлены китайцами, которые развивают контрнаступление по всему фронту.

В провинции Шаньси китайцы заняли ряд пунктов. В северно-западной части провинции в руках китайцев находятся города Шеньчи, Учжай и Нан-У.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). В секторе южного участка Тяньцзинь-Пукоуской жел. дороги японцы попрежнему придерживаются оборонительной тактики. Вокруг города Бэнбу возведены проволочные заграждения, в которые ночью включается электрический ток; в этом районе большую активность развивают китайские партизаны.

На участке фронта Ханьчжоу — Уху японские войска заняли было города Гуандэ и Дайбу, но были выбиты оттуда. Город Сыань (юго-западнее озера Тайху) в руках китайцев.

НАЛЕТЫ ЯПОНСКОЙ АВИАЦИИ.

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). Сегодня 50 японских самолетов несколькими группами бомбардировали Ханькоу и Учан. Много убитых.

Наступление китайских войск

ХАНЬКОУ, 28 (ТАСС). Контрудары китайских войск на фронте северного участка Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги в провинции Шаньдун перерастались в общее наступление по всему фронту. На центральном участке китайские войска под командованием Чан Цзи-чуна нанесли японской армии численностью в 20 тысяч человек решительное поражение. Ночью 7 марта они отбили у японцев город Ланьчэн по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге. Японцы отступают в восточном направлении, ибо отступление по железной дороге преграждено крупными китайскими отрядами южнее Тэнсяня (севернее Ланьчэна), где больше чем в 30 местах разрушено полотно.

26 марта японцы, оборонявшие важный в стратегическом отношении город Цзинан (юго-западнее Яньчжоу), атаковали позиции китайцев. После двухчасового боя китайские войска перешли в контрнаступление и в ночь на 27 марта взяли Цзинин. По последним сведениям, китайцы взяли также станцию Даваньоу по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, севернее Яньчжоу. Таким образом, японские войска лишены возможности на этом участке фронта получить подкрепления. Китайские войска продолжают развивать наступление.

Обращение китайских моряков

ХАНЬКОУ, 28 (ТАСС). Газета «Синьуажибао» опубликовала обращение 14 тысяч китайских моряков Шанхая, объединенных в профсоюзную ассоциацию. В этом обращении, адресованном центральному правительству, командующим фронтами, офицерам и солдатам, говорится: «Под предлогом борьбы с коммунизмом Япония стремится завоевать Китай. Этого не может и не полен терпеть китайский народ. Все члены нашей ассоциации торжественно обещают не жить под одним солнцем с японскими захватчиками. Мы надеемся, что все граждане Шанхая, воодушевленные указанием Чан Кай-ши, не будут подчиняться создаваемому японскими милитаристами марионеточному «правительству». Народ будет бороться с японскими захватчиками до полного их уничтожения и будет выкорчевывать предателей в тылу».

Десятилетие Биробиджана

10 лет назад одна из богатейших частей Дальневосточного края — Биробиджанский район — по решению Президиума ЦИК СССР была выделена для еврейских переселенцев.

Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила еврейскому населению возможность в тесном содружестве со всеми народами советской страны строить свободную, счастливую жизнь. Декретом о выделении Биробиджана был сделан огромный шаг к экономическому и культурному развитию еврейского народа.

10 лет, минувшие с того момента, когда первые переселенцы высадились в поселке Тихонькая (ныне город Биробиджан), явились годами напряженной работы по освоению тайги. В 1934 году решением советского правительства Биробиджан был преобразован в Еврейскую автономную область. Это решение вызвало новый подъем среди еврейских народных масс. За 10 лет на территории Биробиджана осело и закрепилось около 20 тысяч трудящихся евреев. Переселенцы в братском союзе со старожилами строят на берегах Амура новую социалистическую область.

Еще 5-6 лет назад здесь не было ни одного государственного промышленного предприятия. Сейчас выстроены и работают: швейная фабрика, известковый, деревообделочный и 5 кирпичных заводов и фабрики «Деталь», «Колесо революции», «Биробиджанский мрамор» и десятки других более мелких предприятий. Только промышленность центра области города Биробиджана в первом полугодии 1937 года дала продукции на 5 миллионов 110 тысяч рублей. Промысловая кооперация области в 1934 году выпустила продукции на 4,5 миллиона рублей, а в 1937 году—на 27 миллионов рублей.

Расцветает сельское хозяйство. За еврейскими переселенческими колхозами навечно закреплено около 50 тысяч га земли. Посевная площадь в 1928 году составляла 17 тысяч га, а в 1937 году она достигла 38 тысяч га. За 10 лет осушено и освоено около 20 тысяч га болот.

В селах вырастают новые здания и возникают новые улицы. В переселенческих колхозах построено 620 домов и строятся еще 285.

В Еврейской автономной области 120 школ. Здесь обучается около 15 тысяч детей. Создано 4 техникума. Открыты детская, музыкальная и балетная школы. Биробиджан—город с большими зданиями, государственным еврейским театром, автомобильным транспортом. На одном из островов реки Биры разбит парк культуры и отдыха.

Нелегко дались эти победы. На пути строительства было немало трудностей. Они усугублялись подлой деятельностью троцкистско-бухаринских агентов фашизма, орудовавших вкупе с контрреволюционными буржуазно-кулацкими элементами. Они пытались сорвать планы развития области и помешать строительству новой счастливой жизни. С помощью органов советской разведки трудящиеся области сокрушили врагов и успешно ликвидируют последствия вредительства.

Еврейская автономная область, расцветающая под знаменем Сталинской Конституции, является надеждой трудящихся евреев всего мира. Об этом говорят многочисленные письма, поступающие из-за границы в адрес Всесоюзного общества по земельному устройству трудящихся евреев в СССР.

(ТАСС).

Награждение орденами Союза ССР

В связи с отличным выполнением заводом № 189 правительственного задания по досрочному ремонту ледокола «Ермак» и подготовке его к походу для участия в снятии персонала дрейфующей станции «Северный полюс», Президиум Верховного Совета СССР наградил особо отличившихся работников этого завода.

Орденом «Знак почета» награждены: Цуканов Андрей Нестерович — старший мастер цеха № 26, Громов Александр Викторович — сборщик-бригадир цеха № 12, Носенко Иван Исидорович — главный инженер завода.

Почетной грамотой Верховного Совета СССР награждены: Зыбин Алексей Степанович — начальник цеха № 26, Бехтерев Василий Силотьевич—слесарь, Львов Александр Федорович — мастер, Димитрев Николай Михайлович — сверловщик.

Хроника

Совнарком Союза ССР назначил Героя Советского Союза тов. Папанина Е. А. заместителем Народного комиссара водного транспорта по по-

日本公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

F-0019

Член военного совета Тихоокеанского флота — и. Волков и начальник политуправления Тихоокеанского флота — и. Красных среди курсантов-выпускников. (Фото А. Лубенко).

Военные действия в Китае

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). На фронте Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге китайское командование, подтянув резервы и получив подкрепления, начало решительное контрнаступление против японцев. В главном направлении китайские войска выбили японцев из Ханьчжуана (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, в южной части провинции Шаньдун). На правом фланге китайцы переправились через канал и, нанеся японцам поражение, взяли город Цаочжуан (юго-восточнее Линьчэна). Решительный удар нанесли китайцы также колонне японских войск, продвигавшейся на Тайэрчжуан (юго-западнее Цзяна). На левом фланге китайские войска продолжают наступление на города Яньчжоу и Даванькоу (на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге). По последним сообщениям командующего этим фронтом, японские войска разгромлены китайцами, которые развивают контрнаступление по всему фронту.

В провинции Шаньси китайцы заняли ряд пунктов. В северно-западной части провинции в руках китайцев находятся города Шеньчи, Учжай и Нан-У.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). В секторе южного участка Тяньцзинь-Пукоуской жел. дороги японцы попрежнему придерживаются оборонительной тактики. Вокруг города Бэнбу возведены проволочные заграждения, в которые ночью включается электрический ток; в этом районе большую активность развивают китайские партизаны.

На участке фронта Ханьчжоу — Уху японские войска заняли было города Гуандэ и Дайбу, но были выбиты оттуда. Город Сыань (юго-западнее озера Тайху) в руках китайцев.

НАЛЕТЫ ЯПОНСКОЙ АВИАЦИИ.

ХАНЬКОУ, 27 (ТАСС). Сегодня 50 японских самолетов несколькими группами бомбардировали Ханькоу и Учан. Много убитых.

Наступление китайских войск

ХАНЬКОУ, 28 (ТАСС). [illegible] китайских войск на фронте северного участка Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги в провинции Шаньдун [illegible] в общее наступление по всему фронту. На центральном участке китайские войска под командованием Чан Цзэ-чуна нанесли японской армии численностью в 20 тысяч человек решительное поражение. Ночью 7 марта они отбили у японцев город Линьчэн по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге. Японцы отступают в восточном направлении, ибо отступление по железной дороге прегражено крупными китайскими отрядами южнее Тэнсяня (севернее Линьчэна), где больше чем в 30 мостах разрушено полотно.

26 марта японцы, оборонявшие важный в стратегическом отношении город Цзиван (юго-западнее Яньчжоу), атаковали позиции китайцев. После двухчасового боя китайские войска перешли в контрнаступление и в ночь на 27 марта взяли Цзиван. По последним сведениям, китайцы взяли также станцию Даванькоу по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге, севернее Яньчжоу. Таким образом, японские войска лишены возможности на этом участке фронта получить подкрепления. Китайские войска продолжают развивать наступление.

Обращение китайских моряков

ХАНЬКОУ, 28 (ТАСС). Газета «Синьуажибао» опубликовала обращение 14 тысяч китайских моряков Шанхая, объединенных в профсоюзную ассоциацию. В этом обращении, адресованном центральному правительству, командующим фронтами, офицерам и солдатам, говорится: «Под предлогом борьбы с коммунизмом Япония стремится завоевать Китай. Этого не может и не должен терпеть китайский народ. Все члены нашей ассоциации торжественно обещают не жить под одним солнцем с японскими захватчиками. Мы надеемся, что все граждане Шанхая, воодушевленные указанием Чан Кай-ши, не будут подчиняться создаваемому японскими милитаристами марионеточному «правительству». Народ будет бороться с японскими захватчиками до полного их уничтожения и будет выкорчевывать предателей в тылу».

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ.

Все атаки, предпринятые утром 27 марта мятежниками в направлении Кандаонос-Фрага, успешно отбиты. Мятежникам удалось лишь занять несколько позиций на берегу реки Синка.

Днем мятежники возобновили ожесточенные атаки при поддержке 200 самолетов.

Во время бомбардировки мятежниками города Лериды республиканцы сбили два самолета мятежников.

Днем республиканская авиация бомбардировала скопления мятежников в Сеньальба, Кандаонос, Агуавива и Лас Матас, а также дороги от Алькориса и Лас Матас и от Кандаонос в Фрага.

К югу от реки Эбро ожесточенные попытки мятежников продвинуться по направлению Ла Кодоньера — Торресилья были героически отражены причем в бою республиканцы захватили два итальянских танка.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ.

В секторе Эстремадуры противнику удалось занять потерянные вчера позиции.

На остальных фронтах без перемен.

***

27 марта республиканская авиация недалеко от Вальдеторо вступила в бой с авиацией мятежников, состоявшей из 18 двухмоторных самолетов «Юнкерс», двух эскадрилий самолетов «Мессершмидт» и, примерно, 30 самолетов «Фиат». Одна из республиканских эскадрилий атаковала бомбардировщики мятежников, вынудив их сбросить имевшийся на них груз бомб на поле.

Энергичное наступление республиканских войск

Разбиты три роты мятежников

ПАРИЖ, 27 (ТАСС). Передавая подробности энергичного продвижения республиканских войск в секторе Талавера, агентство Эспань сообщает, что республиканцы, прорвав здесь фронт мятежников, продвинулись на 10 километров в глубь расположения. Наступление республиканских частей было столь энергичным и стремительным, что три роты противника были совершенно разгромлены и уничтожены. Республиканцы захватили одно артиллерийское орудие, десять пулеметов и несколько сот винтовок. Агентство отмечает, что повсюду в деревнях, через которые проходили республиканские части, их радостно приветствовало население.

Десятилетие Биробиджана

10 лет назад одна из богатейших частей Дальневосточного края — Биробиджанский район — по решению Президиума ЦИК СССР была выделена для еврейских переселенцев.

Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила еврейскому населению возможность в тесном содружестве со всеми народами советской страны строить свободную, счастливую жизнь. Декретом о выделении Биробиджана был сделан огромный шаг к экономическому и культурному развитию еврейского народа.

10 лет, минувшие с того момента, когда первые переселенцы высадились в поселке Тихонькая (ныне город Биробиджан), явились годами напряженной работы по освоению тайги. В 1934 году решением советского правительства Биробиджан был преобразован в Еврейскую автономную область. Это решение вызвало новый подъем среди еврейских народных масс. За 10 лет на территории Биробиджана осело и закрепилось около 20 тысяч трудящихся евреев. Переселенцы в братском союзе со старожилами строят на берегах Амура новую социалистическую область.

Еще 5-6 лет назад здесь не было ни одного государственного промышленного предприятия. Сейчас выстроены и работают: швейная фабрика, известковый, деревообделочный и 5 кирпичных заводов и фабрики «Деталь», «Колесо революции», «Биробиджанский мрамор» и десятки других более мелких предприятий. Только промышленность центра области города Биробиджана в первом полугодии 1937 года дала продукции на 5 миллионов 110 тысяч рублей. Промысловая кооперация области в 1934 году выпустила продукции на 4,5 миллиона рублей, а в 1937 году—на 27 миллионов рублей.

Расцветает сельское хозяйство. Еврейскими переселенческими колхозами навечно закреплено около 50 тысяч га земли. Посевная площадь в 1928 году составляла 17 тысяч га, а в 1937 году она достигла 38 тысяч га. За 10 лет осушено и освоено около 20 тысяч га болот.

В селах вырастают новые здания и возникают новые улицы. В переселенческих колхозах построено 620 домов и строятся еще 285.

В Еврейской автономной области 120 школ. Здесь обучается около 15 тысяч детей. Создано 4 техникума. Открыты детская, музыкальная и балетная школы. Биробиджан—город с большими зданиями, государственным еврейским театром, автомобильным транспортом. На одном из островов реки Биры разбит парк культуры и отдыха.

Нелегко дались эти победы. На пути строительства было немало трудностей. Они усугублялись подлой деятельностью троцкистско-бухаринских агентов фашизма, орудовавших вкупе с контрреволюционными буржуазно-[illegible] элементами. Они пытались сорвать планы развития области, помешать строительству новой советской жизни. С помощью [illegible] разведки трудящиеся области раскрыли врагов и уничтожили последствия вредительства.

Еврейская автономная область, расцветающая под знаменем Сталинской Конституции, является надеждой трудящихся евреев всего мира. Об этом говорят многочисленные письма, поступающие из-за границы в адрес Всесоюзного общества по земельному устройству трудящихся евреев в СССР.

(ТАСС).

Награждение орденами Союза ССР

В связи с отличным выполнением заводом № 189 правительственного задания по досрочному ремонту ледокола «Ермак» и подготовке его к походу для участия в снятии персонала дрейфующей станции «Северный полюс», Президиум Верховного Совета СССР наградил особо отличившихся работников этого завода.

Орденом «Знак почета» награждены: Цуканов Андрей Нестерович — старший мастер цеха № 26, Громов Александр Викторович — сборщик-бригадир цеха № 12, Носенко Иван Исидорович — главный инженер завода.

Почетной грамотой Верховного Совета СССР награждены: Зыбин Алексей Степанович — начальник цеха № 26, Бехтерев Василий Силотьевич — слесарь, Львов Александр Федорович — мастер, Дмитрев Николай Михайлович — сверловщик.

Хроника

Совнарком Союза ССР назначил Героя Советского Союза тов. Папанина И. Д. первым заместителем начальника главного управления Севморпути при СНК СССР.

***

Совнарком утвердил тов. Анцеловича Н. М. заместителем председателя Комиссии Советского Контроля при СНК СССР.

***

Совнарком СССР утвердил тов. Степанова Е. А. заместителем Народного комиссара водного транспорта по политчасти.

***

Совнарком СССР утвердил тов. Белахова Л. Ю. заместителем начальника Главного управления Севморпути при СНК СССР по политчасти.

***

Совнарком СССР утвердил тов. Гродко А. С. заместителем Народного комиссара юстиции СССР.

Затонул пароход „Пушкин"

МОСКВА, 27 (ТАСС). 25 марта в Каспийском море затонул пароход «Пушкин». По сведениям, полученным в Народном комиссариате водного транспорта, авария произошла вследствие столкновения «Пушкина» с другим пароходом. Пароход «Пушкин» получил пробоину в области машинного отделения. Под пробоину подводился пластырь, но это не помогло, и пароход, накренившись, затонул на глубине около 50 футов.

Человеческих жертв при аварии не было. Команда парохода «Пушкин» спасена.

Подробности аварии выясняются. К месту гибели парохода выехал заместитель народного комиссара водного транспорта тов. Кучеров.

***

МОСКВА, 28 (ТАСС). Возвратившийся в Баку с места аварии парохода «Пушкин» заместитель народного комиссара водного транспорта товарищ Кучеров сообщил сегодня в Наркомвод некоторые подробности гибели судна.

Пароход «Пушкин» затонул 25 марта в открытом море, столкнувшись с другим пароходом. Причина аварии — грубейшее нарушение правил судовождения. Основные виновники гибели корабля — капитаны столкнувшихся пароходов Тимофеев и Африкантов. Пароход «Пушкин», получив пробоину, держался на воде около 3 часов. Такого времени было достаточно, чтобы на буксире другого парохода его отвести на мелкое место к острову Обливному. Однако эта возможность вследствие преступной нераспорядительности использована не была.

Пароход «Пушкин» лежит на песчаном дне Каспийского моря на глубине 48 футов. К нему вызвана партия экспедиции подводных работ особого назначения. Прежде, чем приступить к подъему судна, эпроновцам придется освободить его трюмы от груза —690 тонн риса.

日本公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp
C3368
F-0019

В Совете Народных Комиссаров Союза ССР

О работе водного транспорта

Совет Народных Комиссаров Союза ССР установил, что, несмотря на рост технических средств и имеющиеся благоприятные условия для развития морского и речного транспорта, Народный комиссариат водного транспорта, начиная с 1936 года, не выполняет государственного плана перевозок.

Речной транспорт выполнил план перевозок по тонно-километрам в 1936 году на 72,6 процента, в 1937 году — на 74,9 процента; морской транспорт выполнил план по тонно-милям в 1936 году на 91,3 процента, в 1937 году — лишь на 77,3 процента.

Неудовлетворительный технический надзор как со стороны наркомата, так и пароходств, плохой текущий уход за судами, поощрявшаяся вредительскими элементами на водном транспорте преступная практика эксплоатации флота на износ — привели к крайней запущенности технического состояния флота. Этому в большой степени способствует также плохое состояние путевого хозяйства на реках, недопустимая запущенность дноуглубительных работ.

На водном транспорте нет должной трудовой дисциплины. Руководители Наркомвода и пароходств подменяют, безусловно, необходимую борьбу за укрепление дисциплины массовым наложением дисциплинарных взысканий. Поощрение и премирование хороших работников Наркомводом почти не проводится.

Политико-воспитательная работа среди работников водного транспорта, вследствие бездеятельности политуправления Наркомвода, проводится исключительно плохо.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР признал работу Наркомвода и состояние водного транспорта неудовлетворительными.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР признал необходимым для улучшения работы водного транспорта провести следующие мероприятия:

I.

1. Выделить из состава морских пароходств морские порты, за исключением портов Дальневосточного бассейна, и подчинить их непосредственно Наркомводу, образовав в системе Наркомвода Центральное управление морских портов (Цуморпорт). Порты первого и второго разряда подчинить непосредственно Центральному управлению морских портов, а порты третьего разряда приписать к ближайшим портам первого и второго разряда.

Морские порты Дальневосточного бассейна оставить в ведении дальневосточного пароходства, образовав в составе [illegible] пароходства отдел портов.

2. [illegible] улучшения нефтеперевозок:

а) [illegible] из состава каспийского [illegible] флот [illegible] самостоятельное нефтеналивное пароходство с передачей ему судоремонтных заводов «Парижская коммуна» и «Зейфеддин».

б) Образовать в составе Наркомвода самостоятельное Центральное управление морского нефтеналивного флота (Цуморнефтефлот) с подчинением ему: черноморского нефтеналивного пароходства («Совтанкер»), каспийского нефтеналивного пароходства («Каспнефтефлот»), астраханского рейдового нефтефлота с судоремонтными заводами «10 лет Октября», «им. Карла Маркса» и с рейдовой дноуглубительной базой.

в) Выделить весь самоходный и несамоходный нефтеналивной речной флот волжских пароходов в отдельное волжское нефтеналивное пароходство с центром в г. Астрахани, с передачей ему астраханских судоремонтных заводов им. Ленина, им. Сталина и им. Третьего Интернационала.

3. Образовать в составе Наркомвода взамен существующих южного и северного центральных управлений морского транспорта — Центральное управление морского пассажирского и сухогрузного флота (Цуморфлот).

4. В развитие постановления СНК СССР от 26 февраля 1937 года «О ре[illegible]» рядные, первого и второго разрядов.

В целях усиления заинтересованности судовых команд в выполнении плана перевозок, ввести с открытия навигации 1938 года порядок, по которому каждое крупное судно по списку, устанавливаемому Наркомводом, получает трансфинплан с основными производственными и финансовыми показателями с тем, что при перевыполнении трансфинплана данным судном половина сверхплановой прибыли, полученной судном, отчисляется в фонд капитана для премирования команды, на улучшение бытовых условий команды и на текущие нужды по техническому улучшению состояния судна.

В тех случаях, когда судно по плану не имеет прибыли, отчислять на указанные цели в фонд капитана 50 процентов полученной судном экономии от снижения себестоимости перевозок сверх установленной планом.

10. Предложить Наркомводу на основе настоящего постановления в месячный срок переработать положение и организационную структуру Наркомвода и представить на утверждение СНК СССР.

II.

11. В целях поддержания флота в исправном техническом состоянии и усиления заинтересованности судовых команд в текущем уходе за судами во время их работы, ввести систему инспекторского осмотра технического состояния каждого морского судна и крупных речных судов специальными комиссиями из представителя пароходства, линейного механика и инспектора регистра СССР.

Инспекторский осмотр морских судов проводить один раз в 6 месяцев, а речных судов — два раза за навигацию.

За содержание судов в исправном техническом состоянии выдавать командам премии в размере месячного заработка. Половину премии выдавать немедленно после первого осмотра, а вторую половину—после вторичного осмотра.

Премии выдаются начальником пароходства по представлению комиссии, проводившей инспекторский осмотр.

В тех случаях, когда судно в период между первым и вторым осмотром оказалось не в надлежащем техническом состоянии или подверглось повторному ремонту, — вторая часть премии не выдается.

12. Предложить Наркомводу провести в 1938 году полную паспортизацию судов морского и речного транспорта и ввести с начала навигации 1938 года на всех речных судах транспортного и технического флота машинные журналы, в которых отмечать все показатели работы машины судна и обнаруженные дефекты.

13. Обязать Наркомвод в течение 1938—39 г.г. отремонтировать [illegible] привести в полный порядок [illegible] морской транспортный флот, искоренив поощряющуюся антисоветскими вредителями на водном транспорте практику эксплоатации флота на износ.

Поручить Экономсовету при СНК СССР рассмотреть и утвердить представленную Наркомводом программу ремонта морского флота.

14. Считать недопустимым отсутствие в Наркомводе правил текущего, среднего и капитального ремонта судов, определяющих характеристику и устанавливающих объем этих видов ремонта.

Предложить Наркомводу в месячный срок разработать эти правила и представить их на утверждение Экономсовету при СНК СССР.

15. Обязать Наркомвод обеспечить окончание ремонта речного, транспортного и технического флота к началу навигации 1938 года с тем, чтобы предупредить повторение недопустимой практики прошлого года, когда к открытию навигации оказались неготовыми десятки судов. За десять дней до выхода судов в плавание провести проверку качества ремонта и готовности каждого судна специальными комиссиями из представителя пароходства, главбюро, камер хранения багажа и других учреждений по обслуживанию пассажиров, укомплектовав пассажирские вокзалы опытными кадрами.

Начальникам пароходства и служб эксплоатации до открытия навигации организовать проверку готовности вокзалов к приему и обслуживанию пассажиров.

V.

28. Поручить Наркомводу отобрать 200-300 инженеров из научно-исследовательского института Наркомвода, Гипроводтранса и технического бюро для направления на работу на заводы, технические участки пути, в порты, пристани и в пароходства с тем, чтобы ликвидировать недокомплект инженеров на этих важнейших участках водного транспорта.

29. Обязать Наркомвод ликвидировать неправильную политику зарплаты в отношении инженеров, при которой в разрез с советской политикой зарплаты инженеры, работающие непосредственно на производстве—на заводе, в порту, на пристани—получают оклады ниже, чем в канцеляриях учреждений водного транспорта.

Установить, что инженеры, работающие непосредственно на производстве—на заводах, в портах, на пристанях, участках пути и связи, должны получать оклады на 15 проц. выше, чем равноценные по квалификации работники управлений пароходств, бассейновых управлений и наркомата.

30. Ввиду многих случаев неправильного увольнения опытных капитанов волжских и других речных пароходств и наличия значительного количества неразобранных Наркомводом апелляций на неправильные увольнения, предложить Наркомводу и пароходствам в месячный срок рассмотреть все заявления капитанов и других работников и восстановить на работе неправильно уволенных.

31. Установить, что нижеперечисленные работники назначаются непосредственно наркомом водного транспорта: капитаны и старшие механики морских судов грузоподъемностью в 3 тысячи тонн и выше; капитаны и старшие механики речных судов в 500 лош. сил и выше; начальник речных пристаней внеразрядных и первого разряда; начальники морских портов первого и второго разряда; директора и главные инженеры судоремонтных заводов, подчиненных непосредственно Наркомводу.

32. Для упорядочения дела учета, изучения и распределения кадров на водном транспорте реорганизовать группу руководящих кадров при наркоме в сектор кадров.

33. В целях упорядочения дела подбора кадров для морского флота, разрешить Наркомводу создать отделы [illegible] рабочей силы в [illegible], Черноморском, Северо-Дальневосточном пароходствах, распространив на них правила, соответствующие установленным для НКПС.

34. Установить, что начальники пароходств, их заместители и начальники служб эксплоатации пароходств, которые перевыполнят план перевозок и добьются серьезных успехов в деле борьбы с аварийностью и простоями судов,—в конце года премируются народным комиссаром водного транспорта в размере от месячного до двухмесячного оклада, в зависимости от результатов работы.

В этих хорошо работавших пароходствах начальники других служб, диспетчера, главные бухгалтеры, старшие морские инспектора, начальники портов, пристаней и вокзалов, достигшие высших показателей в своей работе, в конце года премируются народным комиссаром по представлению начальников центральных управлений и пароходств в размере от месячного до двухмесячного оклада. В таком же порядке премируются начальники бассейновых управлений, участков пути и плесовые инженеры за хорошее содержание водных путей.

***

Совет Народных Комиссаров Союза ССР считает, что водный транспорт

日本公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp
F-0019

запущенность внеуглубительных работ.

На водном транспорте нет должной трудовой дисциплины. Руководители Наркомвода и пароходств подменяют, безусловно, необходимую борьбу за укрепление дисциплины массовым наложением дисциплинарных взысканий. Поощрение и премирование хороших работников Наркомводом почти не проводится.

Политико-воспитательная работа среди работников водного транспорта, вследствие бездеятельности политуправления Наркомвода, проводится исключительно плохо.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР признал работу Наркомвода и состояние водного транспорта неудовлетворительными.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР признал необходимым для улучшения работы водного транспорта провести следующие мероприятия:

I.

1. Выделить из состава морских пароходств морские порты, за исключением портов Дальневосточного бассейна, и подчинить их непосредственно Наркомводу, образовав в системе Наркомвода Центральное управление морских портов (Цуморпорт). Порты первого и второго разряда подчинить непосредственно Центральному управлению морских портов, а порты третьего разряда приписать к ближайшим портам первого и второго разряда.

Морские порты Дальневосточного бассейна оставить в ведении дальневосточного пароходства, образовав в составе [illegible]

6. [illegible]

[illegible] «Парижская коммуна» и «Свободная».

б) Образовать в составе Наркомвода самостоятельное Центральное управление морского нефтеналивного флота (Цуморнефтефлот) с подчинением ему: черноморского нефтеналивного пароходства («Совтанкер»), каспийского нефтеналивного пароходства («Каснефтефлот»), астраханского рейдового нефтефлота с судоремонтными заводами «10 лет Октября», «им. Карла Маркса» и с рейдовой внеутлубительной базой.

в) Выделить весь самоходный и несамоходный нефтеналивной речной флот волжских пароходов в отдельное волжское нефтеналивное пароходство с центром в г. Астрахани, с передачей ему астраханских судоремонтных заводов им. Ленина, им. Сталина и им. Третьего Интернационала.

8. Образовать в составе Наркомвода взамен существующих южного и северного центральных управлений морского транспорта — Центральное управление морского пассажирского и сухогрузного флота (Цуморфлот).

4. В развитие постановления СНК СССР от 26 февраля 1937 года «О реорганизации управления путейским хозяйством на речном транспорте», передать Центральному управлению речных путей Наркомвода управление речными путями в бассейнах: Доно-Кубанском, Иртышском, Обском, Енисейском, Восточносибирском и Ленском.

Обязать Наркомвод образовать в этих бассейнах управления пути, передав им путейское хозяйство и весь технический флот до начала навигации 1938 года.

5. Создать в составе Наркомвода технический отдел речного транспорта и технический отдел в составе центральных управлений морского транспорта Цуморфлот, Цуморнефтефлот и Цупорт с возложением на них (соответственно) разработки технических вопросов строительства, ремонта и эксплоатации речного и морского флота, портового и пристанского хозяйства.

6. Ввести в центральных управлениях морского и речного транспорта должности главных инженеров.

7. Реорганизовать финансовый отдел Наркомвода, выделив из его состава главную бухгалтерию.

8. Распространить на центральные управления Наркомвода постановление ЦИК и СНК СССР от 15 июля 1936 года «О хозрасчетных правах главных управлений промышленных наркоматов» (С. З. СССР 1936 г. № 43 ст. 361).

9. Обязать Наркомвод полностью перевести на хозрасчет судостроительные и судоремонтные заводы, а также морские порты первого, второго и третьего разрядов, речные пристани внеразрядной и первого разряда, а также [illegible] организационную структуру пароходства и представить на утверждение СНК СССР.

II.

11. В целях поддержания флота в исправном техническом состоянии и усиления заинтересованности судовых команд в текущем уходе за судами во время их работы, ввести систему инспекторского осмотра технического состояния каждого морского судна и крупных речных судов специальными комиссиями из представителя пароходства, линейного механика и инспектора регистра СССР.

Инспекторский осмотр морских судов проводить один раз в 6 месяцев, а речных судов — два раза за навигацию.

За содержание судов в исправном техническом состоянии выдавать командам премии в размере месячного заработка. Половину премии выдавать немедленно после первого осмотра, а вторую половину—после вторичного осмотра.

Премии выдаются начальником пароходства по представлению комиссии, проводившей инспекторский осмотр.

В тех случаях, когда судно в период между первым и вторым осмотром оказалось не в надлежащем техническом состоянии или подверглось повторному ремонту, — вторая часть премии не выдается.

12. Предложить Наркомводу провести в 1938 году полную паспортизацию судов морского и речного транспорта и ввести с начала навигации 1938 года на всех речных судах транспортного и технического флота машинные журналы, в которых отмечать все показатели работы машины судна и обнаруженные дефекты.

13. Обязать Наркомвод в течение [illegible] ввести в полный порядок [illegible] морской транспортный флот, [illegible] поощряющиеся затяжевостями пропителями на водном транспорте правила эксплоатации флота на износ.

Поручить Экономсовету при СНК СССР рассмотреть и утвердить представленную Наркомводом программу ремонта морского флота.

14. Считать недопустимым отсутствие в Наркомводе правил текущего, среднего и капитального ремонта судов, определяющих характеристику и устанавливающих объем этих видов ремонта.

Предложить Наркомводу в месячный срок разработать эти правила и представить их на утверждение Экономсовету при СНК СССР.

15. Обязать Наркомвод обеспечить окончание ремонта речного, транспортного и технического флота к началу навигации 1938 года с тем, чтобы предупредить повторение недопустимой практики прошлого года, когда к открытию навигации оказались неготовыми десятки судов. За десять дней до выхода судов в плавание провести проверку качества ремонта и готовности каждого судна специальными комиссиями из представителя пароходства, главного инженера завода (мастерских), представителя судоходной инспекции (регистра СССР) и капитана или шкипера судна.

16. Установить премирование рабочих, механиков, инженеров и судовых команд, участвующих в ремонте, за высокое качество ремонта судов на следующих основах:

а) При приемке отремонтированного судна от ремонтной бригады с оценкой качества ремонта на «отлично» выплачивать каждому участнику ремонтной бригады десять процентов к заработку на принятых работах;

б) капитанам, шкиперам, механикам и остальной команде судов при приемке от них судна, отремонтированного текущим ремонтом на «отлично», выплачивать полумесячный средний заработок;

в) предоставить директорам заводов, мастерских и верфей право, в дополнение к действующей премиальной системе оплаты, выплачивать в течение года от месячного до полуторамесячного оклада инженерно-техническим работникам, которые своей примерной работой и техническим руководством обеспечивают высокое качество ремонта;

г) директора и главные инженеры заводов, мастерских и верфей за хорошее качество судоремонта и своевременный выпуск судов из ремонта премируются наркомом по представлению начальника Цупромвода и пароходств в течение года в размере до двухмесячного оклада в зависимости от результатов работы.

[illegible] в главнейших бассейнах (Волга, Кама, Северная Двина и Днепр), моторными лодками или катерами для объезда и инспектирования путей.

20. В целях поддержания путевого хозяйства в надлежащем состоянии, ввести с 1938 года периодический инспекторский осмотр состояния пути специальными комиссиями в составе — начальника Бассейнового управления, начальника участка пути и плесового инженера.

Осмотр проводить не реже двух раз в навигацию.

Установить порядок, по которому бакенщики, обстановочные и постовые старшины и работники по обслуживанию шлюзов в конце навигации получают премии за хорошее содержание пути в течение всей навигации — в размере месячного оклада и за отличное содержание пути в течение всей навигации — в размере двухмесячного оклада. Премии выдает начальник Бассейнового управления пути по представлению начальника участка пути.

21. В целях создания устойчивых кадров путейских работников, ввести в практику заключения договоров с бакенщиками, обстановочными и постовыми старшинами и рабочими по обслуживанию шлюзов о непрерывной работе их на путейской службе не менее 5 лет. Установить, что работники, заключившие такие договоры, получают процентную надбавку к основной зарплате в следующих размерах: 10 процентов, начиная с открытия навигации второго года, после заключения договора, и по 5 процентов дополнительно — с открытия [illegible] третьего и [illegible] года.

[illegible]

22. Обязать Наркомвод обеспечить в 1938 году [illegible] проводку судов по [illegible] трудным участкам речных путей, не допуская отправки судов по этим участкам без знающих путь лоцманов.

IV.

23. Обязать Наркомвод организовать проверку хода ремонта портов, пристаней, складов, складских площадок, погрузочных механизмов, инвентаря, такелажа, весового хозяйства и общежитий грузчиков с тем, чтобы пристанское хозяйство было полностью готово к началу навигации.

Проверку качества ремонта пристаней и их оборудования должен лично провести начальник порта или пристани с участием представителя пароходства не позднее, чем за 10 дней до открытия навигации.

24. Обязать Наркомвод ремонт пристаней и их оборудования начинать немедленно после закрытия навигации с таким расчетом, чтобы до начала навигации все пристанское хозяйство было в полной готовности, ликвидировав существующую неправильную практику проведения этого ремонта накануне навигации.

Предложить Наркомводу все необходимые для ремонта материалы завозить заблаговременно водным путем, устранив существующую недопустимую практику завоза их в летний период гужевым транспортом.

25. К началу навигации обеспечить механизацией перегрузку массовых грузов — угля, хлеба, соли и цемента на пристанях: Астрахань, Сталинград, Куйбышев, Камское устье, Горький, Рыбинск, Пермь, Днепропетровск и Москва, дооборудовав для этой цели существующие перегрузочные устройства.

26. К началу навигации привести в полную готовность все береговые и плавучие пассажирские вокзалы и декарбадеры, произведя покраску пассажирских помещений, ремонт мебели и инвентаря вокзалов.

27. Обязать начальников пароходств принять практические меры к улучшению работы билетных касс, справочных [illegible] ют оклады ниже, чем в канцеляриях учреждений водного транспорта.

Установить, что инженеры, работающие непосредственно на производстве—на заводах, в портах, на пристанях, участках пути и связи, должны получать оклады на 15 проц. выше, чем равноценные по квалификации работники управлений пароходств, бассейновых управлений и наркомата.

30. Ввиду многих случаев неправильного увольнения опытных капитанов волжских и других речных пароходств и наличия значительного количества неразобранных Наркомводом апелляций на неправильные увольнения, предложить Наркомводу и пароходствам в месячный срок рассмотреть все заявления капитанов и других работников и восстановить на работе неправильно уволенных.

31. Установить, что нижеперечисленные работники назначаются непосредственно наркомом водного транспорта: капитаны и старшие механики морских судов грузоподъемностью в 3 тысячи тонн и выше; капитаны и старшие механики речных судов в 500 лош. сил и выше; начальник речных пристаней внеразрядных и первого разряда; начальники морских портов первого и второго разряда; директора и главные инженеры судоремонтных заводов, подчиненных непосредственно Наркомводу.

32. Для упорядочения дела учета, изучения и распределения кадров на водном транспорте реорганизовать группу руководящих кадров при наркоме в сектор кадров.

33. В целях упорядочения дела подбора кадров для морского флота, разрешить Наркомводу [illegible] отделы [illegible] в [illegible] распространив на них правила, соответствующие установленным для НКПС.

34. Установить, что начальники пароходств, их заместители и начальники служб эксплоатации пароходств, которые перевыполнят план перевозок и добьются серьезных успехов в деле борьбы с аварийностью и простоями судов,—в конце года премируются народным комиссаром водного транспорта в размере от месячного до двухмесячного оклада, в зависимости от результатов работы.

В этих хорошо работавших пароходствах начальники других служб, диспетчера, главные бухгалтеры, старшие морские инспектора, начальники портов, пристаней и вокзалов, достигшие высших показателей в своей работе, в конце года премируются народным комиссаром по представлению начальников центральных управлений и пароходств в размере от месячного до двухмесячного оклада. В таком же порядке премируются начальники бассейновых управлений, участков пути и плесовые инженеры за хорошее содержание водных путей.

***

Совет Народных Комиссаров Союза ССР считает, что водный транспорт имеет все возможности быстро улучшить свою работу, если Наркомвод и руководящие работники водного транспорта безотлагательно наведут порядок в хозяйстве водного транспорта и установят надлежащую дисциплину.

Наркомвод обязан, разоблачая и выкорчевывая остатки вредительских элементов на водном транспорте, смело выдвигать новые кадры работников, шире развернуть работу по ликвидации последствий вредительства, опираясь в этом на преданных делу партии Ленина-Сталина партийных и непартийных большевиков, на стахановцев водного транспорта.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР требует от всех работников водного транспорта такой организованности и дисциплины в работе, чтобы водный транспорт в кратчайший срок поднялся до уровня одной из передовых отраслей народного хозяйства.

Закрылось собрание актива Народного комиссариата водного транспорта

МОСКВА, 27 (ТАСС). Закрылось собрание актива Народного комиссариата водного транспорта. В собрании участвовало свыше 100 работников с мест — начальники пароходств, политотделов, портов, судоремонтных заводов, капитаны судов и стахановцы. Нарком товарищ Пахомов сделал доклад о мерах по улучшению работы водного транспорта.

27 марта на собрании актива выступил встреченный продолжительной овацией заместитель председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР товарищ А. И. Микоян.

Актив Наркомвода взял обязательство — довести решение Совета Народных Комиссаров Союза ССР о работе водного транспорта до каждого водника и мобилизовать весь коллектив речников, моряков на выполнение этого решения.

日本公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp
F-0019

F門/農/組 0003-4

歐亞局

外秘第五一八號

昭和十三年四月十五日

福井縣知事中野與吉

内務大臣末次信正殿
外務大臣廣田弘毅殿
北海道警視庁・大阪・神奈川・兵庫・長崎・長野・新潟・愛知・青森・石川・富山・山口・福岡各廳府縣長官殿
朝鮮・台湾警務局長殿
關東州警務部長殿
關東州廳長官殿
在滿洲國内務事務官殿

一九三七年度北洋航路監理部ノ事業ニ就テ

ト題スル露字紙ノ記事ニ關スル件

四月一日附浦鹽市發行赤旗紙所載

聯邦人民委員會議ハ北洋航路監理部ノ一九三七年度事業審議ノ爲三月下旬會議ヲ開催シ左記決議ヲ採擇セル趣タヘ通信ハ報道シ居レリ

如キ決議ヲ採擇セル趣タヘ通信ハ報道シ居レリ

今會議ノ内容ハ發表サレ居ラザルニ依リ詳細ハ窺知シ得ルモ本決議ニ依リ今監理部ノ一九三七年度事業ハ大ニ終リタル模様ニシテ、ソノ原因ハ今機関内ニ在ル反ソ分子ノ害工作ニ依ルモノヽ如ク決議ハ此等反ソ分子ノ一掃ヲ今ニ居リ近ク今監理部内ノ反ソ分子ノ清掃工作ガ断行サレタデアル。御參考迄

右及申(通)報候也

昭和十三年四月廿日 接受

F-0019

0372

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

一九三七年度北洋航路監理部事業ニ就テ

三月二十八日人民委員會議ハ會議ヲ開催一九三七年度北洋航路監理部ノ事業ニ就テ報告ヲ聽取シ併セテ全監理部ノ事業ヲ審議シ左ノ決議ヲ行ツタ。

一、聯邦人民委員會議所属北洋航路監理部長シュミット氏ノ報告及北洋航路監理部ノ事業ニ關スル聯邦人民委員會議所属ソヴィート監察委員會議長コミッサール氏ノ共同報告ヲ聽取シ聯邦人民委員會議ハ一九三七年度北洋航路監理部ノ事業ガ満足スベキモノナラザルコトヲ認ムル。

二、聯邦人民委員會議ハソノ所属スル輸送船舶ノ殆ンド半數及殆ンド全部ノ氷碎船ガ氷中ニ冬越シ或ハ漂流シ爲メニ破損ノ脅威下ニ置カレ居ルト言フ許スベカラザル事実ハ北洋航路監理部ノ指導ノ現状ヨリ見テ偶發事ト見做シ得ズ。一九三七年度航海ニ於ケル斯ル重大ナル全監理部ノ過失ノ原因並ニ其他多數ノ重大欠陥ノ原因ハ、全監理部ノ事業組織ガ劣悪ニシテ自負心、自己満足ニ陥シ、職員ノ人選ニ全然無関心的態度ヲ持セルガ爲ニシテソノ結果加害分子ニ対シ全監理部所属ノ多數機関ニ反ソ的犯行ヲ企ツルノ絶好ノチャンスヲ許容スルニ至ツタ。

F-0019

0373

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

三、(イ)、全事業部内ニ亘ル事業状態ヲ詳細ニ報告シ併セテ一九三八年ニ於テ既成ノ過失ヲ再ビ繰返サザル為既成ノ過失ヲ詳述セル一九三七年度事業報告書ヲ本年四月十五日迄ニ人民委員會議宛提出スルコト。

(ロ)本會議ニ於テ指摘サレシ欠陥ヲ顧慮シ一九三八年度事業計畫、監理部機関ノ確充方策及今後ニ於ケル事業組織ノ完全ヲ謀ル方策ヲ本年四月十五日迄ニ人民委員會宛提出スルコト。

(ハ)全監理部機関ノ粛正ヲ行ヒ容疑分子ヲ一掃スルコト。

(タ久通信)了

F-0019

0374

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

電信課長

大臣
次官
東亞
歐亞
米洲
通商
條約
情報
文化
調査
人事
儀典
文書
會計
祕書官

寫送先

分類F1.1.0.3-4

昭和14　三四一九八　略　浦潮　九月二十七日後發　歐
本省　二十七日夜着

野村外務大臣　宮川總領事

第三六六號

二十六日赤旗紙ハ社説ニ於テ極東船舶部ノ本年度成績ノ不振ヲ論シ本年八月航海計畫ハ噸數ニ於テ計畫ノ四八%又噸海里數ニ於テ四二%ヲ遂行セルニ過キス九月中ニ於テ成績益不振ヲ極メ居ルヲ以テ本航海期ノ終了ヲ眞近ニ控ヘ居ル今日沿海州樺太「カムチャツカ」間ノ貨物船客輸送上必要ナル手段ヲ講スル要アリ之カ改善ノ爲ニハ主トシテ船舶ノ空待チ碇泊日數ヲ短縮シ且船隻ノ增加ヲ計ラサルヘカラスト指摘シ居ル處右不振ノ原因ノ主ナルモノハ港勞働力ノ不足、荷役施設ノ不備、機械ヤ石炭ノ炭質不良、運輸組織ノ不備等ニ在ルモノノ如ク推察セラル（了）

外務省

外務省

F-0019
0375
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

歐亞局長

調査部長

本普通第一一〇號

昭和十四年十月十日

在亞港
總領事
代理　中田吉太郎

外務大臣　野村吉三郎殿

「ニコラエフスク」、海港及「ニコラエフスク」海運船舶部創設ノ件

客月二十六日ノ「トーズ」紙ハ今般政府ノ決定ニ依リ「ニコラエフスク」河港ヲ海港ニ改修シ以テ沿海州、「オホツク」海及「サハリン」沿岸海運ノ發展充實ニ資スルコトトナリタル旨發表セル處其要旨左ノ如シ

政府ハ本年六月二十六日「ニコラエフスク」河港ヲ海港ニ改修シ及「ニコラエフスク」海運船舶部ヲ創設セル旨決定セルカ同船舶部ノ活動區域ハ南ハ「ソフガワニ」、北ハ「オホツク」沿岸「アヤン」並ニ「サハリン」東西沿岸ニシテ之ニ依リ「ハバロフスク」方面ヨリノ貨物ハ「アムール」河ニ依リ同港經由北部地方ニ輸送セラレ鐵道ノ負擔ヲ輕減スル外「サハリン」ノ石炭及「テチユヘ」ノ卑金屬輸送又「コムソモリスク」冶金工場建設ニ關聯シ多大ノ意義ヲ有スヘシ

同港ノ一九四〇年度貨物取扱高ハ前年度ニ比較シ二四〇%ノ計畫ニシテ目下新繫船設備二、六千噸倉庫一ヲ設計中ナルカ同船舶部ハ本年既ニ七汽船ノ引渡ヲ受ケ一九四〇年航海期開始迄ニハ更ニ五汽船

F-0019
0376
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

ヲ入手スル豫定ナリ又「オデツサ」「ロストフ」等ノ南部地方ヨリ一五〇名ノ積込人夫到着セリ

右御參考迄報告ス

BII

副

本普通第一一〇號

昭和十四年十月十日

在亞港領事
代理總領事 中田吉太郎

外務大臣 野村吉三郎殿

「ニコラエフスク」海港及「ニコラエフスク」海運船舶部創設ノ件

客月二十六日ノ「トーズ」紙ハ今般政府ノ決定ニ依リ「ニコラエフスク」河港ヲ海港ニ改修シ以テ沿海州、「オホツク」海及「サハリン」沿岸海運ノ發展充實ニ資スルコトトナリタル旨發表セル處其要旨左ノ如シ

BII

F-0019

0377

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

政府ハ本年六月二十六日「ニコラエフスク」河港ヲ海港ニ改修シ及「ニコラエフスク」海運船舶部ヲ創設セル旨決定セルカ同船舶部ノ活動區域ハ南ハ「ソフガワニ」、北ハ「オホツク」沿岸「アヤン」並ニ「サハリン」東西沿岸ニシテ之ニ依リ「ハバロフスク」方面ヨリノ貨物ハ「アムール」河ニ依リ同港經由北部地方ニ輸送セラレ鐵道ノ負擔ヲ輕減スル外「サハリン」ノ石炭及「テチユヘ」ノ卑金屬輸送又「コムソモリスク」冶金工場建設ニ關聯シ多大ノ意義ヲ有スヘシ

同港ノ一九四〇年度貨物取扱高ハ前年度ニ比較シ二四〇%ノ計畫ニシテ目下新繫船設備二、六千噸倉庫一ヲ設計中ナルカ同船舶部ハ本年既ニ七汽船ノ引渡ヲ受ケ一九四〇年航海期開始迄ニハ更ニ五汽船ヲ入手スル豫定ナリ又「オデツサ」「ロストフ」等ノ南部地方ヨリ一五〇名ノ積込人夫到着セリ

右御參考迄報告ス

BII

F-0019

0378

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

調機密第三六〇號

昭和十四年十二月五日

在「ソヴィエト」聯邦
特命全權大使 東郷茂徳

外務大臣 野村吉三郎 殿

北氷洋航路管理局内黨及經濟關係積極分子會議ノ件

北氷洋航路管理局内黨及經濟關係積極分子會議ハ北氷洋船舶及沿岸機關ノ本年度事務ヲ檢討シ且來年度ノ航海準備計畫ヲ作成スル目的ヲ以テ十二月二日ヨリ「モスコー」ニ開催先ツ北氷洋航路管理局長「パパーニン」ノ一九三九年ニ於ケル航路成績及一九四〇年度事業ニ關スル報告及政治部長「ペラホフ」ノ黨及「コムソモル」關係事業ニ關スル報告アリ夢ル後討議行ハレ七日ヨリハ各分科會開催十日閉會セルカ其ノ間「ソ」聯人民委員會議附屬「ソヴィエト」檢査委員會議長「ゼムレヤチカ」出席シ參會者一同ヲ激勵セル趣ナリ尚「ソ」紙ハ會議ノ模様ニ付詳細ノ報道ヲ爲サス單ニ「パパーニン」カ其ノ報告ニ於テ「ウイリキツキー」海峡及「サンニコフ」海峡方面未調査ノ結果兩海峡ニ航路ノ設備ナキ點ヲ指摘シテ水路關係機關ノ怠慢ヲ非難シ又來年度ノ輸送貨物數量カ約二十萬噸ナリト述ヘ且國防力强化ニ關スル北氷洋航路管理局ノ事業ノ意義ヲ强調セリト報スルニ止マルモ會議出席者カ「ムルマンスク」、「アルハンゲリスク」、「ヤクーツク」、「コルイマ」、「チウコトカ」、「アナドイル」、「チエリユスキン」岬、「テイクシ」灣、「ウランゲリ」島ノ勤務員、碎氷船及運送船ノ船長、飛行士等二百餘名ニ及ヒタリト報シ居ル點ヨリ見レハ「ソ」聯カ北氷洋航路ノ開發ニ多大ノ關心ヲ有スルコト明瞭ナリ

右報告ス

在ソヴィエト聯邦日本大使館

在ソヴィエト聯邦日本大使館

歐一行

F-0019

0379

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

文書課長

文書課發送昭和拾五年參月拾四日發送濟

主管 主任

機密 普通 第 一一 號

昭和拾五年參月拾參日

受信人名 農林省水産局長 栗屋仙吉殿

発信人名 欧亜局長 西春彦

件名 英米航路船舶運営問題及経済関係積極的会議開催ノ件

右ニ関シ在ロ聯邦大使ヨリ別紙電報ノ通リ付御参考ノ為右通知申進ス

名件錄記

附属

昭和十二年三月十一日起草

浄書 正校（原稿）

別紙

	発信用	執務用	計
主信	1		1
附属 甲	1	2	3
乙			
丙			
丁			
備考	分類F1.1.0.3-4		

公信案

外務省

(13.2 イ)

13 153

寫送先

電信課長

大臣

次官

東亞

歐亞

米洲

通商

條約

情報

文化

調査

人事

儀典

文書

會計

祕書官

分類F1.1.0.3-4

昭和15 九七〇一 略 莫斯科 四月十三日後發 歐

本省 十四日前着

有田外務大臣

東郷大使

第四七一號

今次最高會議ニ於ケル一議員ノ演説ニ依レハ政府ハ一億九百萬留ヲ支給シテ(イ)スターリン號級大型碎氷船二隻ヲ建造シ(ロ)「ムルマンスク」ニ於ケル北氷洋航路船舶修理第一期工場ヲ本年度内ニ完成シ(ハ)又「ミクソン」「スチクシー」「プロウイテーニエ」等ノ築港工事ヲ擴張スルニ決定スルト共ニ北氷洋航路本年度計畫トシテ貨物船百四隻、砂氷船竝ニ碎氷裝備汽船計十三隻ヲ就航セシメ本水路輸送貨物ヲ十二%增加（總額十五萬八千噸）スルニ決定セル趣ナリ（了）

外務省

F-0019

0380

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

分類F.1.1.0.5-4

在ソヴィエト聯邦日本帝國大使館

第一課長

別紙添付

諸第三二三號

昭和十五年十月廿日

在「ソヴィエト」聯邦
特命全權大使 東郷茂徳

外務大臣 有田八郎殿

本年度北氷洋航路計画ニ関スル件

本年度北氷洋航路計画ニ関スル同航路管理ヲ水路部次長「ステパーノフ」ノ談話近刊ノ「モスコー、ニュース」ニ掲載セラレタル処同計画ノ概要ヲ知ル資料タルニ付是カ概要別添ノ通譯報申進ス

在ソヴィエト聯邦日本帝國大使館

本年度北氷洋航路計画（「ステパーノフ」）

北氷洋航路ハ六月含ミ航行ヲ開始シ以ッテ多幸ナル定期航行第二年ヲ迎ヘタリ本年度ハ百隻以上ノ船舶航路ニ就役スル豫定ナリ本航行其ニ於テ最モ注目スヘキハ右航路カ定期航路トシテ完成セラレ蘇聯邦ノ西部ヲ東部ト結合スル鎖トナレル点ニ積荷ノ増加及ヒ沿岸諸港間ノ連絡カ著シク頻繁トナリタル点ナリ北極方面ヨリ帰来スル船舶モ客年ノ如ク「ベラストル」ヲ搭載スルカ如キコトナク中間諸港間ノ為物運搬特ニ石炭輸送ニ従事シ居リ右現象ハ北氷洋沿岸地方ノ石炭生産額ノ異常ナル増大ヲ示スモノニシテ右地方産出ノ石炭ハ北氷洋航路ノ諸船舶ノ需要ヲ十分ニ充タシ得ルモノナリ「レナ」河流域「サンカ」

F-0019

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

炭坑「エニセイ」河流域「ノリルスク」炭坑等ハ單ニ船舶用石炭ノ供給ニ止ラス附近一帯ノ需要ヲ充タシ居レリ

右以外ニモ新ニ開發セラレントスル炭坑多ク之ニ関聯シテ注意スヘキハ北氷洋沿岸ヲ通シ他ノ工業地帯ニ対スル石炭供給ノ可能性ノ問題ナリ

右ノ外就航船舶ノ積荷中主ナルモノハ沿岸地方配給機関ニ向ケラレタル食料品、酒類、雑貨等ナリ就中「ヤクート」共和國向ケノモノ多シ更ニ「コルイマ」河口ニ対スル建設材料及ヒ「コズヘヴノコフ」湾ニ対スル石油試掘用材料ノ輸送等注意ヲ惹キ居レリ

帰航ノ貨物中ニハ石炭ノ外木材アリ右ハ「イガルカ」ヨリ西方及ヒ「チクシー」湾ヲ東方ヘ向ケ輸出サル

航海ノ可能ナル期間ニ総テノ結氷期間ノ為ノ準備行ハレ前年度越年セル従業員ハ新タナル人員ト交代ス

右航路ノ旅客輸送ハ本年度計画ニ依レハ昨年度ノ一倍半ニ上ル豫定ナリ北氷洋航路就役中ノ船舶ニシテ旅客輸送ノ為特ニ改装セラレタルモノアリ汽船「スターリングラード」号及砕氷船「デシニエフ」号ハ其ノ主タルモノナリ

今日迄ニ得タル諸情報ニヨレハ本年度ノ結氷状態ハ航行ニ困難ナルモノアルカ如シ西方ニ於テハ砕氷船「スターリン」号「ソトケ」号商船ノ保護ニ当リ東方ニ於テハ「カビノヴィッチ」号及「クラシン」号砕氷ニ当ルコトヽナレリ

結氷状態ニ対スル空中ヨリノ観測ハ本年ニ至リ始メテ試ミラルヽモノニシテ全航路ヲ数個ノ区間ニ分チ当該飛行

F-0019

0382

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp

部隊ハ各自受持区域ノ監視ニ当ルモノナリ
更ニ在「レニングラード」北氷洋協會ハ技師ヲ右航路ノ東
西両端ニ派シ氣象ノ観測ニ関スル日報及旬報ノ作成
ニ従事セシメツヽアリ斯ノ如ク北氷洋沿岸ニ於ケル各種機
関ハ全力ヲ挙ケテ船舶及航空氣ノ為ニ氣象及結氷状
況ヲ報シ以テ航行ヲ容易ナラシメント努力シ居ル次第ナリ

F-0019
0383
国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
http://www.jacar.go.jp