



てはまさに半身不随の状態を現出している。国内戦は1920年にソヴェト政権の勝利をもって終り、1921年からはいわゆる新経済政策期がはじまったわけであるが、ほとんど麻ひ状態に近い鉄道を当時の困難な経済状態の下で、急速に復興することは容易なことではなかったと想像される。レーニンは「すべてを運輸の復興へ」のスローガンを掲げて、まず鉄道の復旧に

以上のような帝ロシアの鉄道建設のうちとくに異彩を放っているのは、総延長7,400km、世界最長の幹線鉄道といわれるシベリア鉄道の建設であろう。工事着手は日清戦争直前極東の風雲急を告げる1891年で、最初はウラジオストックからハバロフスクにいたるウスリー鉄道から建設作業が開始されたが、翌1892年には西端のチェリヤピンスクから、ノヴォシビルスクにいたる西部シベリア区間が起工され、幾多の難工事ののち、ウスリー鉄道は1897年、西部シベリア区間は、1896年に開通、つづいて中部区間であるオビ・イルクーツク間は1899年、イルクーツクからバイカル湖の湖上連絡を経て、アムール河畔のスレーテンスクにいたるサバイカル鉄道が開通したのは1901年であった。この間ロシア政府は、旧東清鉄道（満州里・綏汾河、ハルビン・大連）の建設利権を得て、1898～1903年間にこの建設工事を終り、モスクワ＝ウラジオストック間の鉄道連絡は、北滿州經由でようやく完成をみることとなった。しかし本当の意味で露領のみを通過するシベリア鉄道が開通したのは、クエンガ（スレーテンスクへの分岐駅）＝ハバロフスク間のアムール河迂回（うかい）鉄道が完成した1916年であったことは注目を要する。いずれにせよ本鉄道の建設が帝ロシアの極東進出、とくに日露戦争に果たした役割、あるいは広大なシベリア地方の経済開通を通じてロシアの資本主義的發展に寄与した役割は、まことに絶大なものがあったといわねばならない。なお本鉄道は最初は単線鉄道として建設されたが、革命後複線工事が進められ、今次大戦前までにはほぼ全線複線化が完成していた。

以上のようにロシアの鉄道は帝政政府の積極的な保護育成政策の下に、第1次大戦前には約3万kmの鉄道網（うち $\frac{2}{3}$ が国有）をもつ大鉄道国となっていたが、この国の経済的後進性のために鉄道の技術設備・輸送内容等ははなはだ貧弱であって、たとえば複線区間はわずか25%、住民1万人当り営業キロは4.2km、1人当り乗車回数は1.35回で、100km当り車両両数も機関車29（イギリス61）、貨車696（イギリス2,122）、客車31（イギリス140）という貧弱さで、しかも機関車の $\frac{1}{4}$ は車齢30年以上の老朽車であったといわれる。

このような状態でロシアの鉄道は1917年の革命を迎えたのであるが、同10月ソヴェト政権の確立と同時に、すべての国有鉄道は新政権の下での社会主義的国有企業となり、翌1918・6の私有大企業の国有化令によって、残余の私鉄もすべて国有に移管されることとなった。しかしその後1918年から1920年にかけて行われた革命軍と反革命軍との国内戦が、主として鉄道沿線を中心として展開されたため、鉄道の荒廃はその極に達し、1919年の中ごろには故障機関車率60%という、鉄道とし

全力を傾注し、外国からの大量の機関車輸入等も行われた結果、ようやく1925～26年ころには設備能力・輸送量とも戦前の水準に近いところまで回復するにいたった。その後1928年から開始された第1次5箇年計画、1933年からの第2次5箇年計画の間にこの国の重工業の基礎ができ上り、鉄道部門も新しい設備・車両・資材を大量に補給されるようになったこと、スタハノフ運動を契機とする能率増進運動が、鉄道部門でも広範に展開された結果、ソ連経済の隘路といわれていたこの国の鉄道もようやくその面目を新たに、補給戦とまでいわれたはげしい独ソ戦を、どうにか戦い抜くことができたのである。しかしこの戦争によってこうむったソ連鉄道の被害は甚大なものがあった。すなわち鉄道線路65,000km、橋梁（きょうりょう）13,000箇所（総延長300km）、機関車320が破壊されたといわれている。このため戦後の鉄道再建は、戦災地域の復旧と戦争によって経済的に急激に膨脹したウラル、シベリア、中央アジア等東部諸地方の鉄道網の充実に重点がおかれ、戦後10年を経た今日では、鉄道網総延長12万km、貨物輸送1兆トンキロ強、旅客輸送1,400億人キロと、設備・能力ともに戦前のそれをはるかに上回る大鉄道に発展している。

ソ連になってからの新線建設は、この国が当初から幹線大量輸送主義をとり、新線の建設よりむしろ既設線の強化（複線化・自動閉そく化）に重点をおいていた関係上、新線建設は5万km内外に止まっているが、このうち大建設と目されるものには、トルクシンプ鉄道、第2トルクシンプ鉄道、南部シベリア鉄道、ベチョーラ鉄道、沿ヴォルガ鉄道等がある。以上の諸線のうち経済的にもっとも注目されているものは南部シベリア鉄道の建設であろう。

南部シベリア鉄道はその名の示すように、シベリア鉄道の南部を通過する第2線計画であって、タイジェット以東は例のバム鉄道に連絡してシベリア鉄道の北部を通り、日本海に出る大計画の一部をなすものであるが、戦前の第3次5箇年計画で予定されていた建設計画の目標に、ウラルの製鉄基地マグニトゴルスクへの分岐駅カルタルイを西端として、カラガンダ炭田の北部230kmの阿克モリンスクにいたり（この間800km、1940年完成）、さらに東進してバルナウルでトルクシンプ鉄道を横断（この間930km）、クズバスの中心地スターリンスクにいたる（この間320km）総延長2,050kmの鉄道であって、戦後の第4次5箇年計画においても建設工事は計画通り進められ、1950年から1953年にかけてウラル＝シベリアの両基地を結ぶ本鉄道の主要区間、カルタルイ＝スターリンスク的全線が開通をみている。本鉄道の完成によって、クズバス炭のマグニトゴルスク