

热爱海洋，参加海军

斯維里琴柯 著

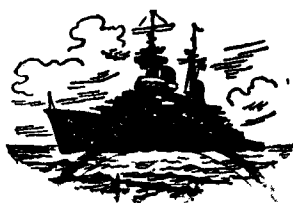




热爱海洋，参加海军

苏联 斯維里琴柯著

助 仁 清 槐译



时代出版社
1956年·北京

Г. Свириденко
ЛЮБИТЕ МОРЕ
И
ВОЕННО — МОРСКУЮ СЛУЖБУ

Военное издательство
министерства обороны Союза ССР
Москва — 1954

內 容 提 要

本書从歷史、地理、經濟、軍事等方面闡述海洋对苏联的重要意义，並列举事实說明苏联在海軍方面的建樹和海軍对祖國所作的貢獻，藉以激發人民对海洋的熱愛，增強人民保衛祖國領海的決心。

本書可作學習苏联海軍建設的補充讀物。

时 代 出 版 社 出 版

北京市書刊出版業營業登記證出字第45號

(北京阜外百友庄出版大樓)

新 華 書 店 發 行

北京五十年代印刷廠印刷 • 北京第三版訂生產合作社裝訂

1956年7月北京初版 1956年7月第1次印刷

開本：787×1092 1/32 印張：1 字數：90千字

1—15,000冊 定價(7)0.36元

目 次

1. 海洋對於我們祖國的意义·····	2
2. 俄罗斯航海者在海洋的發現和探查方面的歷史功績·····	21
3. 俄罗斯人民为争取通往外海外洋的出口而斗争·····	54
4. 偉大社会主义强國的海軍·····	92
5. 热爱我們苏联的大海吧·····	114

1. 海洋對於我們祖國的意义

我們可愛的祖國——蘇維埃社会主义共和國聯盟——是一個真正偉大的強國。它佔全球陸地的六分之一，或者說，佔2,200萬平方公里。這差不多比美國的面積大兩倍，比英國大89倍。蘇聯國境全長65,000公里，在赤道上可以繞地球一周半還多。

海洋及其富源，海上和內河的航路，對於我們祖國，對於祖國的經濟和文化的繁榮，對於共產主義建設，都具有特殊的意义。這也是很明顯的。冲刷着長達數萬公里蘇聯海岸的有14個海：白海、巴倫支海、喀拉海、拉普捷夫海、東西伯利亞海、楚克奇海、白令海、鄂霍茨克海、日本海、咸海、里海、亞速海、黑海和波羅的海。這些海有很多是靠蘇聯的國境綫的。蘇聯有直通世界3個大洋——北冰洋、大西洋和太平洋的出口。

在我們16個加盟共和國中，有12個是緊靠海洋的，它們是：俄羅斯、摩爾達維亞、烏克蘭、格魯吉亞、阿塞拜疆、烏茲別克、土庫曼、哈薩克、愛沙尼亞、拉脫維亞、立陶宛和卡累利阿—芬蘭蘇維埃社会主义共和國。

蘇聯最遼遠和最偏僻的地區，靠很多的河流與海洋相通，而且從河的数量以及河路的長度來說，世界上沒有一個國家能同蘇聯相比。根據大概的計算，有總長將近250萬公里的10萬多條河川，奔流在我國的領土上。各河流域有50萬公里以上是宜於航行的。由於蘇聯人民改造河流的活動，用於客運和貨運的水道長度正在逐年增加。各河流域又互相用運河連接起來。雄偉的堤壩使河流的水位提高，造成像大海一樣的規模巨大的水庫。通過改

造后的河道，國內很多最重要的地區都有了直接的出海口。按照共產黨和蘇聯人民的意志，我國的首都莫斯科變成了五海通航的港口。

我國的全部歷史，是同航海和水道聯系在一起的。

您要是比較留心地看一看蘇聯地圖，就會看到一種很耐人尋味的現象：我們許多城市的位置，不是在沿海，就是在江河的兩岸。這是為什麼呢？

人要生活，就必須有食物、衣、鞋、燃料和住所等。對於物質福利的需要，從遠古時代就迫使人們開始建立彼此間一定的經濟關係。

人類生活的一切必需品，都是從自然界、天然礦藏和動植物界獲取的。但是過去和現在人們都碰到這種情形：地球上某一個地方照例是有幾種物品非常豐富，而其他物品則感到缺乏。

我國北部有許多森林，可是很難種植莊稼。在南方草原上，種莊稼比較容易，但沒有森林。食鹽是每人所必需的，但是只在國內一定的地方才能出產。不論在什麼地方，每一個人從古以來就需要鐵器、銅器和其他的金屬品，但是在極少的地區人們才能找到鐵礦石和別種礦物。

這種情況迫使人們彼此交換產品。沒有產品交換，人類社會就不會有正常的發展，而必然要陷於停頓和野蠻的狀態。人們的經濟來往，是人類及其科學和文化的發展的一個最重要的因素。社會越發展，對於經濟聯系和文化聯系的需要也越多。

遠古以來，人們就已經彼此往來，並交換商品。恩格斯在他所著的“關於馬克思的‘資本論’”中指出，商品交換的開始，是屬於任何有記載的歷史以前和年深代久的事。

可是，從前這種交換是怎樣進行的呢？

在我們的時代，在電氣和航空的時代，原子能的時代，常常

听到旅客——例如从莫斯科到海參崴的旅客談这样的话：“10晝夜的旅程，我終於把罪受完了。回去的时候，一定要坐飛機。”其实，这位旅客乘的是一節塵土完全進不去的純金屬車廂，里面鋪着長条地毯，有鋪了雪白床單的柔軟的鋼絲床，車窗上掛着美丽的裝飾窗帘，通風机在工作着，暖气設備精確地調節气温。音乐和当天新聞，是按時間表或随意播送的，而且旅客甚至可以在乘车时同家人通電話。在这列火車上，还掛着一節供应冷热两种小吃的舒適餐車。

从前是另外一个样子。我們來回想一下，汽車运输不过是在最近15—20年才得到廣泛的發展。空运的歷史則更短一些。俄國的第一条鐵路大概是在130年以前修筑的。

在短距离間，我們的祖先曾經使用馬車运输。但是远的路程，这种运输工具就不合用，因为路上有没法通过的密林、高山和寬闊的沼地，而且也不是随便哪里和任何季節都找得到馬料的。剩下的唯一道路，便是水路。順着河川同海道，能够到达最远的村落；有了出海口的時候，就能够走到任何一洲、任何一國，同他們進行貿易。甚至在不久的过去，生活主要地还是在沿海地帶、河岸和湖濱活躍，这是不足为怪的。在这些地方，建立了城市，修建了各种工厂，商品集中起來，進行了交換和買賣。

內河和海上的航行，是各國人民互相联系的最主要的、而在機車發明和开始鋪筑鐵路以前也是唯一的方法。

很难說我們古代的祖先是在什么时候把自己的第一个木筏或樹幹放進水里的。不过这一点是很明顯的：从他發現了这条現成的方便道路的時候起，他便得到了一种長距离間比較輕便的交通工具。河流是在人类用当时的那种技術与交通工具所不能通过的地方給自己打通了道路。它們流过了沙漠，流过了山嶺，也流过了北極的苔原。

苏联作家亞歷山大·綏拉菲莫維支曾經寫道：“如果回顧一下年代久远的模糊情景，一定会见到一个拿着槳的斯拉夫人和他身傍的一隻独木舢。四周是多沼澤的陰暗密林，只有沿着水路才能同其他部落來往，只有在河川上才能生活。几千年前的情形就是这样……”

也許，从这种远古的年代起，人們的心里就蘊藏了一粒对水的留恋、爱慕和習慣的种子。而这种習慣和迷恋，由於歷史的原因而增長和擴大起來。开始是对於河流，以后擴張到湖泊的全面，再次到海，最后到大洋。

面積廣大的海洋成了俄國的領海。於是俄國就發生了对艦隊的需要：需要軍艦來保衛自己，需要商船來同別國人民交換貨物。”

热爱海洋、爱好航海，从上古时代起就成了俄罗斯人的特性。歷史学家克留切夫斯基曾經極生动地表达了这一点。他寫道：“他（俄罗斯人）在河流上活躍起來，並且同河流和睦相处。他爱自己的河流，他在詩歌中从沒有用这样親切的話語歌唱过我國自然界的任何其他东西，就因为河流确实有可爱的地方。在迁移的时候，河流給他指引道路，在居住的地方，河流作他永久不变的鄰居；他緊靠着它，在大水淹沒不了的岸上建立自己的住所或鄉村。在葷食奇缺的季節，它就供养了他。它對於商人來說是現成的夏天的道路，甚至也是冬天的冰道——它既不受暴風雨的威脅，也沒有水底的暗礁。只是在通过任性的曲流时，要及时轉舵，並且要記住哪里水淺，哪里有淺灘。”

古时候在斯拉夫民族中，除了对樹叢和森林的崇拜外，對於水的崇拜也非常流行。斯拉夫人信仰水澤的女神和女水妖。海与河化身为活人的形象。賦与河流的形容語是：“父親”、“母親”、“乳母”（靜靜的頓河父親、伏尔加母親、多瑙河兒子伊凡諾維

奇)。人民編了許多關於海洋的歌曲。人民關於海的幻想，對於海、對於水的渴望，在古代敘事詩和神話中得到了表現。關於諾夫戈罗德城有錢的客人薩特闊这首敘事詩中的說法是，伏尔加母親同薩特闊告別時，請他代為問候自己的弟兄伊爾明湖。

你到諾夫戈罗德時，
請代為問候我的弟兄——
光榮的伊爾明湖。

海上交通與河川航道對於羅斯的貿易，對於俄羅斯國家的發展和成長的意義，是難以估計的。我們的祖先是卓越的農夫和製造各種物品的優秀匠師。歷史學家的研究確定，斯拉夫人遠在7—8世紀時，就有很豐富的像軟毛獸的毛皮、各種亞麻衣服、盾、寶劍、箭、皮革、蜂蜜、蜡、琥珀、胡桃、魚膠、家畜及其他許多貨物了。

為了銷售自己的貨物和交換產品，勇敢的航海者便從事於長期的、有時是艱苦的航行。遠在6—7世紀，南部的斯拉夫人就已經帶着他們的貨物到了馬爾馬拉海，駛到愛琴海羣島的各島嶼，他們經常去訪問亞德利亞海和地中海，並且航行到小亞細亞半島、北非和西班牙的沿海一帶。

同居住在南高加索的各族人民、同里海沿岸的各族人民的貿易十分活躍。各種貨物從本國腹地順着河川浮運，然後是沿着亞速海、黑海或里海的航路運輸。伏尔加、德聶伯和頓河這幾條大河，就成了羅斯通往這幾個海的天然出口。

水路和彼此有利的貨物交換，對於斯拉夫各部落的團結，曾經起過很大的作用。在11世紀，德聶伯河流域的基輔羅斯的富強，曾使當時的歐洲感到驚奇。基輔羅斯的商人和航海者，是“海外”各國的常客。俄國的歷史學家札別林曾經寫道：基輔的槳為

南方各斯拉夫部落的互相联系奠定了基础，它比一柄劍所能做到的要早得無可比拟。

許多斯拉夫部落，在相当大的程度上都傾向於基輔羅斯，因为基輔本身位於連結波罗的海和黑海的“从瓦拉基人到希臘人”的有利水路上。这条航路自芬蘭灣起，沿涅瓦河到拉多加湖，再沿沃尔霍夫河到伊爾明湖，从伊爾明湖到洛瓦特河，从这里到西德維納河和德聶伯河的上游，最后沿德聶伯河到黑海。

勇敢的航海者曾經是“偉大的諾夫戈罗德城的主人”的市民。

有利的地理位置使諾夫戈罗德人有可能同其他俄罗斯城市和外國進行廣泛的貿易。具有無限勇敢和經驗的水手們，甚至曾駕着小船進入大西洋（經過英吉利海峽），並繞過法國和西班牙，从西端進入地中海，沿地中海到希臘海岸、博斯普魯斯海峽和黑海。甚至在韃靼蒙古人入侵的黑暗时期，諾夫戈罗德也保住了它的自由。

由於貿易的关系，諾夫戈罗德的封建主和商人積累了大量的財富。廣泛的經濟联系促進了該城手工業的發展。諾夫戈罗德具有在当时說來相當高的文化。

諾夫戈罗德人的勢力伸展到了遙遠的北方。他們知道了去北冰洋的航路。早在9—10世紀時，白海和巴倫支海沿岸就出現了俄罗斯村落，俄罗斯的船只那时早已在这兩個海上航行。位於北德維納河流域的查沃洛契耶，是諾夫戈罗德的移民区。諾夫戈罗德人的軍隊曾遙遠地進軍到东方的烏拉爾，並深入到烏拉爾以东的鄂畢河下游。

關於諾夫戈罗德人的活動，馬克思曾經寫道，在10世紀，諾夫戈罗德的貿易曾擴展到君士坦丁堡，而在12世紀，他們的船只曾航行到盧卑克；諾夫戈罗德的居民穿過密林，為自己开辟了通

往西伯利亞的道路。

莫斯科城的建立与莫斯科公國地位的提高，清楚地表明水路在我們祖先生活中的重大意义。

莫斯科城的創建者尤利·多尔戈魯基大公，在涅格林河流入莫斯科河的入口处的高崗上，選擇了一个很有意思的地方來奠定城市的基礎。莫斯科河，它的支流涅格林河和雅烏札河，是一道天然的防綫。莫斯科城彷彿是在大河樞紐的中心，並靠近几条大水路的發源地。从这个城市，有一条大路直通里海，直通东方各地。从奥卡河上游，可以通往頓河上游，沿着頓河可以駛入亞速海和黑海。从伏尔加河沿着它的支流卡馬河，再沿卡馬流域各河穿过通往西伯利亞的道路，沿德維納河流域進入白海和北冰洋，同时經過西北部各河流域到波罗的海。

莫斯科集中了一切通商大道，不久便成了往罗斯的所有通商道路的联系环节。最有錢的批發商人們在莫斯科定居下來，因此有相当大的一部分出口貨物都匯集在这里。外國商人成了莫斯科的常客。

随着我們國家的巩固，随着与各个地域和外國联系的加强，水路交通的意义日益增長。固然，那时內河和海上交通不如現在这样便利，但別的道路是沒有的，於是我們的祖先便成功地利用了水路。

在16—17世紀，开辟出一条几乎是从莫斯科直达太平洋沿岸的航路，这条航路沿着卡馬河、鄂畢河、叶尼塞河、勒拿河和黑龍江的流域，穿过了整个西伯利亞。为了这种航行，曾經建造一些吃水淺的輕便小船。通过分水嶺的时候，就把船隻由兩河間的陸路上搬运过去。在鐵路修成以前，俄國中心地帶有很大一部分貨物，是由这种航路运往远东的。

正如列寧指出的，以各省、各領地和各公國真正合併成一个

整体为特征的俄國歷史的新时期，是从17世紀初叶开始的。这种合併“是由各省間貨物交換的加强、物資交流的逐漸增長和各地小規模市場的集中为一个全俄市場引起的。”

俄國这种集中过程，不能不加速俄罗斯文化的普遍高漲。我國的疆界擴大了，中央集权制巩固了，全國各地的經濟关系密切並加强了。

后來，当我們的祖先把通往波罗的海的出口从外國侵略者手里夺回並建立了彼得堡时，俄國对各方面的貿易便越發活躍起來。这时同外國的交往，主要是通过波罗的海各港口來進行的。1724年，彼得堡在一年的通航期內就容納了200艘裝載各种貨物的外國商船。

擴大貿易就要改造水路。彼得大帝想出一种用运河來代替兩河間陸地搬运的办法，他便毅然決然地开始实行自己的計劃。用維什尼伏洛乔克运河把特維尔察河同流入伊尔明湖的姆斯塔河联接到一起，这样便連成了一条里海和波罗的海的直达航路。

为了船只在多風浪的拉多加湖中的航行安全，進行了开鑿拉多加运河的工作。

为使伏尔加河同黑海各港口通航，彼得大帝下令兴修伏尔加—頓运河。联接白海和波罗的海的勘测工作也开始進行。

18世紀末叶，在叶卡捷琳娜二世当政时期，國內地主階級的地位特別巩固了，对農民的剝削加强了。地主們只給農奴留下不足充飢的口粮，而把他們所生產的一切農產品和其他產品向國內和國外市場出售。俄國出口原料和農產品，而外國貨的進口也开始空前地增長起來。

这一切情况，迫使俄國的当权集团進一步地擴展水路，因为当时还没有任何别的運輸貨物的道路。

1781年，叶卡捷琳娜頒佈了確定俄國航行規則的“商賈航行條例”，並把它放在法律保護之下。為使航行安全，政府在1784年下令測量航路並設置浮標。1798年設立水路交通局，它奠定了俄國建立交通機關的基礎。繼續九年之久的齊赫文水利系統的修建，是在1802年開始的。用開鑿運河和修建堤壩的方法而建立起來的北德維納河與德聶伯—布格河系統，到19世紀中葉才告完工。鄂畢—叶尼塞運河的開鑿是在1802年開始的，到1893年才完成。最後，從1875年到1889年，進行了俄國所有主要河道的勘察與登記。

鐵路的出現並沒有減低水路的作用。內河與海上運輸，仍舊是貨運、尤其是笨重和體積很大的貨物運輸的最重要工具；用水路運貨仍然最為便宜，在經濟上更為有利。例如，一定數量的木材，由鐵路運，至少要用12—15列火車，而水上只要一艘拖輪便能拖運了。在20世紀初葉的沙皇俄國，每噸貨物一公里的運費，旱路是60戈比，鐵路是1戈比，而水路則是16分之1戈比。

在1913年，內河與海上航路運輸了88,287,000噸的大量貨物。这么多的貨物要8萬列長長的火車才很吃力地拖得動。沙俄出口貨物的74.3%是由海道運送的。3分之1以上的國內運輸，由海运和河運負擔。1912年，俄國各海港僅外洋船舶的吐納量，即達8,812艘之多。

偉大十月社會主義革命以後，河海及其數目眾多的港口港灣、水路設備、海上船艦都成了人民的財富，為人民本身的利益服務於國民經濟。水路是為我們偉大的共產主義建設事業而服務的。

偉大十月社會主義革命消滅了資本主義制度，使我國的生產力有了發展的廣闊範圍，為國民經濟在各方面的高漲創造了罕有的機會。內河與海上航路的作用增長了許多倍。用它們把全

國各經濟地區連在一起，使它們為加強蘇聯各共和國勞動人民兄弟般聯繫的事業而服務，並且用它們來保證文化和經濟的聯繫，保證城鄉間、蘇聯與各國勞動人民間的商品流轉。

共產黨和蘇聯政府一向認為水路的最大限度利用具有重大意義。列寧在1920年確定國民經濟高漲的任務時指出，第一個基本步驟應當是迅速恢復運輸。運輸的恢復無論如何要用軍事上的果斷精神、團結性與速度來進行。

1927年12月舉行的共產黨第十五次代表大會，向有關的機關提出了關於制訂發展國民經濟第一個五年計劃的指示。在代表大會的決議中，列有關於改造運輸的專門項目。代表大會指出，“由於鐵路運輸負擔過重，遂提出了充分地利用水路運輸並使其配合鐵路運輸的緊急任務，故在五年計劃中也應特別提到關於改造水路運輸的上述同樣措施。”

改善我國水路的問題，在以後所有的蘇聯發展國民經濟的計劃中，都是一個重要的組成部分。

在偉大衛國戰爭前的不多幾年間，蘇聯人民在改造水路方面作了巨大的工作。蘇聯人民在擴大和改善內河與海上交通方面所創造的一切，要比舊俄的商人、地主與工廠主幾百年所作的多許多倍。

伏爾霍夫水利樞紐已經建立。水利樞紐的堤壩提高了河流的水位，伏爾霍夫河的急流消失了，從外伊爾明各地區到波羅的海各埠的深水河路延長了。德聶伯水力發電站的堤壩消滅了德聶伯河的急流，於是德聶伯河便成了全部可以通航的河。全長227公里的白海—波羅的海運河（從波維涅茨到別洛莫爾斯克）已經建成，這條運河把波羅的海到白海的航路縮短了4分之3以上。不久以後，把伏爾加流域和里海沿岸同我們偉大祖國的首都聯結在一起的莫斯科運河便開工了。借着運河的興建，一個由伏

尔加河上游到奥卡河和莫斯科河的巨大水路环连接起来了，开辟了从莫斯科到里海、波罗的海和白海的直达河道。

把我國南部和西部各地区的水路联结起来的德聶伯—布格运河（平納河至穆哈維茨），在偉大衛國战争以前就已經动工。

北方海上航綫的开辟，是苏維埃政权年代里我國人民所完成的卓越功勳之一。这条航路把以前互相隔絕和难以到达的北部各地区联系起来，改进了中西部各地区同远东以及同鄂畢河、叶尼塞河、勒拿河、科雷馬河等等我國最大的河流流域的往来。

最后，还有一个宏偉的建筑在战后就已经完成，这就是列寧伏尔加—頓河通航运河。这一运河的开放，使白海、波罗的海和里海与亞速海、黑海联成了一个水运系統。自运河通航之日起，煤炭、木材、水泥、石油和粮食等大批貨物便源源不断地流入这一水运系統。在第一个通航期內，已经有2,200多只船通过了运河的各道水閘，而在1953年，几达4,000只。

偉大的伏尔加航路正在進行改造。随着斯大林格勒、古比雪夫以及其他地方的堤壩的兴建，全伏尔加河將成为一条深水河，巨大的海輪也可航行。

在战前几个五年計劃的年代里，旧的海港和河埠都進行了根本的改造，碼頭上也都裝備了最完善的技術。新的港口和海灣已經修建起来。造船厂營造了各式各样極好的海輪和內河船只：油船、冷藏船、运输船、木材船、破冰輪和客輪等等。

水路运输的容量在逐年增長。1940年，僅經苏联河道运输的貨物即达7,300万吨。

我國海港的意义越来越大了。巴統输出的石油在1913年是61万吨，而1928年差不多达到了200万吨。馬里烏波尔港1928年运出的煤比1913年增加9倍。像諾沃罗西斯克、敖德薩、列寧格勒

和海参崴这样一些具有世界意义的港口的貨运額，都增加了很多倍。

在偉大衛國战争的年代里，水路对我们祖國有过很大的貢獻。水路運輸了約2億1,000万吨貨物，这些貨物从铁路运到需要的地点，就要20万列火車。

共產党所領導的苏联人民，在短时期內就治癒了战争帶給我國的創伤，而且还在國民經濟的進一步發展上得到了卓越的成就。1951年，我國工業產品比1940年增加了1倍多，而根据正在勝利完成的第五个五年計劃的任务，1955年工業品產量要比1940年增加兩倍。

在1953—1954年，党和政府採取了一些緊急的和重大的措施，以便急劇提高農業，为居民增加工業品和食品的產量，擴大貿易網並大大改善商業組織。1955年的零售貨物流轉額，將比1950年增加1倍。貿易工作人員提出了把必要数量的一切必需品送到苏联所有的居民点去的战斗任务。

随着國民經濟的發展，包括海运与河运在內的各种運輸工作的範圍和意义日益擴大。1955年內河貨运額要比1950年增加75—80%，1955年海上貨运額要比1950年增加55—60%。苏共第十九次代表大会關於第五个五年計劃的指示規定，要大量增加航海商船的吨位，要建設新的並擴大現有的造船厂和修船厂以擴充本國建造海船的基礎。要進行列寧格勒、敖德薩、日丹諾夫、諾沃羅斯基、馬哈奇卡拉、穆尔曼斯克、納里揚馬尔和远东各海港的擴大和改建工作。要保證進一步發展立陶宛、拉脫維亞和爱沙尼亞苏維埃社会主义共和國的海上運輸，擴大里加港和克來彼达港。要保證增加海港的吐納量，並把海船修理厂的工作能大約增加一倍。要擴大漁港的吐納量。要增加北方海路的貨运量。要用新的破冰輪充实海船。

關於增加內河航路吐納量的各項巨大措施，也作了規定。

我們的祖國——蘇維埃社会主义共和國聯盟——是一個多民族的大國。我們的祖國團結着16個加盟共和國的各族人民，他們聯合了自己的力量。他們生活在一個用真正兄弟情誼和牢不可破的友誼所結成的統一的家庭里。蘇聯各族人民的兄弟情誼和友誼，乃是它的威力和不可戰勝性的基礎。

共產黨過去和現在都不斷地關懷每一個共和國在經濟和文化上的充分發展。由於國家社会主义工業化的結果，由於俄羅斯人民的大力幫助，各民族的蘇維埃共和國都建立了巨大的工業中心，把農業改造到集體農莊的軌范上去並以強大的技術把它裝備起來，創造了民族形式和社会主义內容的文化。

由於共產黨的列寧斯大林英明民族政策，各共和國的勞動人民所取得的巨大成就，從下列的事例中可以看出。

蘇聯一個最大的共和國——烏克蘭蘇維埃社会主义共和國，在蘇維埃政權年代變成了一個先進的工業和集體農莊的國家，它擁有多方面的強大工業和高度發展的多部門社会主义農業。早在偉大衛國戰爭以前，蘇維埃烏克蘭的工業的產值就比沙俄的全部企業多一倍。烏克蘭生產的煤和生鐵，比法國和意大利這樣的資本主义國家還多。

格魯吉亞的面貌變得沒法辨認了。在幾個五年計劃時期，這裡建立了巨大的機床製造和機器製造工業，庫塔伊錫汽車工廠已經開工，幾十個發電站已經建成，而且僅僅其中之一的里昂尼發電站的發電量，就超過了1903年格魯吉亞所有發電站的發電量。輕工業企業和食品工業企業的數目在日益增加。

在中亞細亞各共和國這些過去最落後的地區，企業的數目和產品量比1913年增加了几百倍。

每一個加盟共和國的情形，可以說都是一樣的。