

# РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР в ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 104 (2758)

Суббота, 30 декабря 1950 г.

1951 год издания

Цена 30 коп.

## К новым победам коммунизма

Заканчивается 1950 год. Этот год войдет в летопись нашей страны, как одна из самых замечательных ее страниц, в каждой строке, в каждой букве которой запечатлены великие победы советского народа, одержанные под мудрым руководством партии большевиков, под гениальным руководством товарища Сталина.

В исторической речи 9 февраля 1946 года, произнесенной перед избирателями Сталинского избирательного округа г. Москвы, товарищ Сталин развернул грандиозную программу построения коммунизма в СССР и определил в качестве неотложной задачи послевоенной пятилетки — восстановить пострававшие районы страны, восстановить довоенный уровень промышленности и сельского хозяйства и затем превзойти его в значительных размерах. Готовясь к встрече нового, 1951 года, рабочие, колхозники, интеллигенция Советского Союза могут с гордостью заявить, что основные задачи послевоенной пятилетки ими успешно выполнены, социалистическая промышленность, транспорт, сельское хозяйство, все отрасли социалистической экономики быстро растут, находятся на новом подъеме.

Пятилетним планом было установлено, что в 1950 году продукция всей нашей промышленности должна увеличиться на 48 проц. по сравнению с довоенным 1910 годом. Это задание не только выполнено, но и перевыполнено: за десять месяцев 1950 года довоенный уровень по выпуску валовой продукции промышленности превышен на 70 проц. Несколько дней назад весь советский народ с огромным удовлетворением узнал, что работники угольной, нефтяной промышленности и электростанций досрочно выполнили задания пятилетки. 29 декабря газеты опубликовали сообщение о досрочном выполнении советскими железнодорожниками задания пятилетнего плана по грузообороту и по погрузке.

О грандиозном размахе восстановительных работ и строительстве новых промышленных предприятий в нашей стране можно судить по тому, что за четыре года и десять месяцев первой послевоенной пятилетки восстановлено и вновь построено около шести тысяч промышленных предприятий, не считая мелких. Основательно или частично и перевооружение восстанавливаемой промышленности новейшей современной техникой.

Замечательных успехов добились в 1950 году и труженики социалистического поля. Валовой урожай зерновых культур превысил уровень довоенного 1940 года на 300 с лишним миллионов пудов. Превышена урожайность довоенного 1940 года по хлопку, сахарной свекле и другим культурам. Значительно опережаются задания трехлетнего плана развития общественного животноводства и великого сталинского плана преобразования природы.

Бурный рост промышленности, сельского хозяйства и неуклонный подъем материального благосостояния трудящихся являются закономерностью развития социалистического общества. Сталинской заботой об интересах народа пронизана вся практическая деятельность большинства партии, советского правительства. Благодаря этому с каждым днем жизнь наша становится богаче и краше. Растет национальный доход, увеличилась покупательная способность населения и товарооборот. В истекшем году было проведено третье по счету после войны снижение цен на товары массового потребления. Народное потребление сейчас перешло на довоенный уровень.

Как это непохоже на то, что творится в капиталистических странах! Там положение трудящихся масс все более ухудшается, над ними довлеет гнет капиталистической эксплуатации, голод и нищета. Армия безработных только в США превышает 14 млн. человек. Падает покупательная способность населения, снижается уровень народного потребления. Экономика капиталистических стран находится в застое. Будучи на в силе справиться с быстро прогрессирующим обострением своих внутренних, а также внешних противоречий, империалистические капиталистические заправщики ищут выхода из создавшегося положения в подготовке новой империалистической войны против Советского Союза и стран народной демократии, в усилении наступления на жизненный уровень трудящихся.

От угрозы оружием Америка перешла к актам прямой агрессии против корейского

## ЗНАМЯ ВЕКА

На заре  
бушующего века  
мир услышал  
голос Человека,  
миру возвестившего зарю!  
С Лениным —  
учителем бессмертным  
силам революции несметным  
дал он ход,  
ведя их к Октябрю!  
«Ленин — Сталин».  
Партии знамени  
дружбой боевой  
озарены.  
Ленин — Сталин!  
Сотни миллионов  
из-под гнета  
освобождены!  
Силятся  
фашистские пиявки  
преградить народам  
путь вперед.  
Но все громче,  
шире  
и сильнее  
с нами человечество поет:  
«Ленин — Сталин!» —  
знамя нашей жизни,  
мирного грядущего  
залог!..»

И вперед  
к победе коммунизма  
мы идем  
По тысячам  
дорог.  
...Кружат над Москвою  
хлопья  
снега.  
Бьют курянки  
дровного  
Кремля.  
Это полночь...  
Середина века.  
К коммунизму  
движется  
Земля!..

Михаил ВЕРШИНН

## На трассе Волго-Донского канала

СОЛЕНЬИЙ (Ростовская область), 28 декабря. (ТАСС). Сегодня по всей трассе строительства Волго-Донского канала состоялись многолюдные митинги. В своих выступлениях трудящиеся горячо одобряют постановление Совета Министров СССР о строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях.

Сотни вагонов с оборудованием и строительными материалами каждый день получают строители Цимлянского гидроузла. Бетонные заводы Волго-Донского работают на полную мощность. Все это создает условия для быстрого темпа работы на основных гидротехнических сооружениях. Успешно идет намысел земляной плотины, длина которой составит около 13 километров. На правом берегу Дона уже ясно обозначились контуры величественной плотины Цимлянского гидроузла. Мощные экскаваторы круглоосуточно работают на выемке грунта канала, который соединит Цимлянское водохранилище с Доном.

Передовые люди новостройки — экскаваторщик Власов, Черкасов, Симак и многие другие в ответ на постановление правительства о сокращении сроков создания Волго-Донского водного пути сегодня в полтора раза перевыполнили сменные задания на выемке грунта.

## Речной ледокол для Волго-Донского канала

ГОРЬКИЙ, 28 декабря. (ТАСС). Постановление правительства о строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель Ростовской и Сталинградской областей вызвало на заводе «Брянское Сормово» имени А. А. Жданова новый трудовой подъем.

Сегодня начались ледовые испытания построенного на заводе первого речного ледокола, предназначенного для Волго-Донского канала. Новый ледокол, названный «Волгой», взламывав лед, курсирует сейчас около Горького. Он значительно мощнее обычных речных ледоколов и будет в зимних условиях водить караваны барж.

В ближайшее время начнутся испытания второго ледокола, названного «Донцом».

Конструкторы завода закончили разработку эскизного проекта комфортабельного пассажирского теплохода, который будет курсировать по Волге, Волго-Донскому каналу и Дону.

Воодушевленные постановлением правительства о новой сталинской новостройке, рабочие, инженерно-технические работники механических цехов с удвоенной энергией взялись за изготовление деталей для шлюзов Волго-Донского канала.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВА МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ

ЛЮДИНОВО (Калужская область), 28 декабря. (ТАСС). Коллектив старейшего в стране Людиново-ского локомотивного завода с большой радостью встретил историческое постановление Совета Министров СССР о строительстве Волго-Донского судоходного канала. Людиновцы совместно с другими предприятиями страны выполняют заказы по оснащению новой стройки коммунизма шагающими экскаваторами.

Решение правительства о сокращении на два года срока создания Волго-Донского водного пути вызвало в цехах завода огромный трудовой подъем. Бригада тов. Дмитриева, работающая на сборке пневматика, обязалась выполнить задание на 200 процентов. Повышенные социалистические обязательства взяла также участком мастера Моисеева, изготовляющий части мощных механизмов для выемки грунта.



Рис. В. Константинова.

## ВОЛГА-ДОН

Беседа с министром речного флота СССР З. ШАШКОВЫМ

В канун нового, 1951 года советский народ услышал радостную весть, которая особенно волнует нас, речников. Новому году суждено стать годом завершения строительства канала Волга—Дон.

Историческое постановление Совета Министров СССР о строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях говорит об огромных работах, завершающих создание глубоководных путей, связывающих Белое, Балтийское и Каспийское моря с Азовским и Черным морями.

Свидетельством роста могущества нашей техники является успешный разворот строительных работ и высокая оснащенность Волго-Донского строительством оборудованием и транспортными средствами, позволяющими полностью механизировать земляные и бетонные работы. Правительство решило сократить на два года установленный ранее срок создания Волго-Донского водного пути и закончить в 1951 году строительство, а также сооружение гидроузла на Дону в районе станции Цимлянской и гидроэлектростанции при плотиночном гидроузле для снабжения дешевой электроэнергией районов орошаемого земледелия и промышленности.

Волга соединяется с Доном каналом от Красноармейска до Калача. Его длина — 101 километр, а глубины рассчитаны на пропуск крупнотоннажных судов.

На канале строятся 13 шлюзов, три плотины, насосные станции, пристани, железнодорожные и автомобильные мосты и другие сооружения. Вода подается из Дона в водохранилище бьеф на высоту до 44 метров насосными станциями, сооружаемыми на доновском склоне.

Цимлянский гидроузел, состоящий из двух плотин с напором 26 метров, гидроэлектростанции, двух однокамерных шлюзов и головного сооружения иригационного канала, образует Цимлянское водохранилище. Новое «Донское море» вмещает 12,6 кубических километров воды, простирается в длину на 180 и в ширину — до 30 километров. Этот огромный водоем

## К дальнейшему расцвету нашей науки и техники

Никогда еще в истории человечества достижения передовой науки не имели такого выдающегося и решающего значения, как в наше советское время.

Могучая животельная сила общественного и государственного строя нашей Родины, великое содружество науки и героического труда советского народа, мудрое руководство партии Ленина—Сталина обеспечили грандиозную реконструкцию народного хозяйства на социалистических началах. В результате успешного выполнения основных задач послевоенного сталинского пятилетнего плана народное хозяйство Советского Союза, его культура, наука и техника сейчас находятся на новом подъеме.

Перед советской наукой в области дальнейшего расцвета промышленности, сельского хозяйства и транспорта стоят новые грандиозные задачи. В развитии производительных сил Советского Союза громадное

значение будет иметь использование богатейших гидроэнергетических ресурсов наших речных систем.

В нашей советской стране истекший 1950 год войдет в историю как замечательный год новых подвигов в мирном труде, как начало создания великих народных строек коммунизма, преобразующих природу на огромных пространствах Волги, Днепра, Крыма и Туркмении.

В эти дни мы переживаем новое волнующее событие. Каждый советский патриот с чувством огромной гордости воспринял решение правительства о новой стройке коммунизма, о сооружении Волго-Донского судоходного канала.

Громадное влияние великие народные стройки окажут на внутренний водный транспорт, на его техническую вооруженность, на дальнейшее развитие судоходства.

В предстоящем 1951 году научные и инженерно-технические работники водного транспорта должны найти наиболее интересные и эффективные технические средства для новых глубоководных магистралей и каналов, а также для улучшения эксплуатации существующих водных путей.

Коммунистическая партия, советское правительство, великий Сталин проявляют неустанный заботу о повышении роли науки в деле коммунистического строительства.

Патриотический долг каждого ученого, инженера, техника и хозяйственника водного транспорта в новом, 1951 году заключается во всемерном повышении творческой активности в целях еще большего увеличения экономической мощи Советского Союза.

От души рад первым успехам судоремонтников Астраханского завода имени Ленина, коллективов Южного и Западного портов

распределительных каналов, общая длина которых достигает 568 км, безусловно могут быть использованы для развития местных перевозок.

По Волго-Донскому пути будут плавать как переоборудованные суда, так и флот новых типов. Уголь будет перевозиться в специальных металлических судах большой грузоподъемности, буксиремых мощными винтовыми пароходами. Пассажирской линии Москва—Ростов сорвоничи дадут комфортабельные цельносварные дизель-электродвигатели с каютами на 500 пассажиров, ресторанами, музыкальными и танцевальными салонами, каютами для детских игр, солариумом, бассейном для плавания, библиотекой, кинозалом и т. п.

Скорость новых судов значительно превысит скорость современных волжских грузопассажирских судов.

Пассажирские суда смогут плавать в Ростов из Ленинграда, Беломорска, Архангельска, Молотова. Не исключено продолжение рейсов до черноморских курортов. Проектируется постройка в Сталинграде специального речного вокзала.

Реконструкция Волги, Дона, Днепра, сооружения Главного Туркменского канала, грандиозные работы, величавые в истории человечества, дают нашей стране единую систему глубоководных путей магистрального значения, связывающую обширные области между собой и с морями. После постройки Волго-Дона в экономические связи с Черноморским бассейном будет включено не 13, как в настоящее время, а около 30 тысяч километров судоходных рек страны.

Сооружение Волго-Донского канала — часть великого сталинского плана реконструкции водных путей, часть сталинского плана Большой Волги.

Вместе со всем советским народом речники нашей Родины кланутся великому, родному товарищу Сталину самоотверженно трудиться для завершения грандиозного строительства на Волге, Днепре, Дону, Аму-Дарье, трудиться во имя полной победы коммунизма!

Великий Сталин проявляет неустанный заботу о повышении роли науки в деле коммунистического строительства.

Патриотический долг каждого ученого, инженера, техника и хозяйственника водного транспорта в новом, 1951 году заключается во всемерном повышении творческой активности в целях еще большего увеличения экономической мощи Советского Союза.

От души рад первым успехам судоремонтников Астраханского завода имени Ленина, коллективов Южного и Западного портов

Великий Сталин проявляет неустанный заботу о повышении роли науки в деле коммунистического строительства.

Патриотический долг каждого ученого, инженера, техника и хозяйственника водного транспорта в новом, 1951 году заключается во всемерном повышении творческой активности в целях еще большего увеличения экономической мощи Советского Союза.

От души рад первым успехам судоремонтников Астраханского завода имени Ленина, коллективов Южного и Западного портов

Великий Сталин проявляет неустанный заботу о повышении роли науки в деле коммунистического строительства.

Патриотический долг каждого ученого, инженера, техника и хозяйственника водного транспорта в новом, 1951 году заключается во всемерном повышении творческой активности в целях еще большего увеличения экономической мощи Советского Союза.

От души рад первым успехам судоремонтников Астраханского завода имени Ленина, коллективов Южного и Западного портов

Великий Сталин проявляет неустанный заботу о повышении роли науки в деле коммунистического строительства.

## Радость и гордость советских людей

КУЙБИШЕВ, 28 декабря. (ТАСС). Постановление правительства о сооружении Волго-Донского судоходного канала с воодушевлением встречено строителями Куйбышевской ГЭС, речниками Волги, колхозниками, всеми трудящимися области.

Инженер Куйбышевгидростроя М. В. Лебедева заявила:

— Строители Куйбышевской гидроэлектростанции горячо приветствуют решение правительства о сооружении Волго-Донского водного пути. Это решение вызывает чувство радости и гордости у всех советских людей Волга — Дон, как и Куйбышевгидрострой, являются составными частями великого сталинского плана строительства коммунизма в нашей стране.

Капитан Волжского парохода «А. Ульянов» лауреат Сталинской премии В. Я. Лудков говорит о новых перспективах, открывающихся перед речниками:

— Сооружение Волго-Донского судоходного канала, строительство Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций коренным образом изменит условия речного судоходства. Мы будем плавать по Волге и Дону на новых быстроходных судах, во много раз увеличим перевозку грузов. В прошлом навигацию наш пароход выполнял план на 128 процентов, в предстоящую навигацию добьемся новых успехов. Волжские речники будут скоростными рейсами доставлять грузы великим стройкам.

Сейчас я вместе с другими капитанами и штурманами волжского грузового пароходства прохожу курсы усовершенствования. На этих курсах мы получим знания для вождения судов по реконструированному Волге и Дону.

## Радость хлеборобов маньчжских степей

ХУТОР ВЕСЕЛЫЙ (Ростовская область), 29 декабря. (ТАСС). С быстрой молнией облетела все колхозы радостная весть о том, что правительство приняло постановление о строительстве Волго-Донского судоходного канала и об орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях.

Во всех колхозах, МТС и совхозах Веселовского района прошли многолюдные митинги. Хлеборобы горячо благодарят партию, правительство, товарища И. В. Сталина за неустанную заботу о процветании нашей Родины. Осуществление нового постановления правительства в небылало короткий срок преобразит неуспевающие засухившие маньчжские степи, где расположены веселовские колхозы.

крявающихся перед речниками: — Сооружение Волго-Донского судоходного канала, строительство Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций коренным образом изменит условия речного судоходства. Мы будем плавать по Волге и Дону на новых быстроходных судах, во много раз увеличим перевозку грузов. В прошлом навигацию наш пароход выполнял план на 128 процентов, в предстоящую навигацию добьемся новых успехов. Волжские речники будут скоростными рейсами доставлять грузы великим стройкам.

Сейчас я вместе с другими капитанами и штурманами волжского грузового пароходства прохожу курсы усовершенствования. На этих курсах мы получим знания для вождения судов по реконструированному Волге и Дону.

Хлеборобы горячо благодарят партию, правительство, товарища И. В. Сталина за неустанную заботу о процветании нашей Родины. Осуществление нового постановления правительства в небылало короткий срок преобразит неуспевающие засухившие маньчжские степи, где расположены веселовские колхозы.

член-корреспондент Академии наук СССР.

А. ЗВОНКОВ

## За коллективную стахановскую работу

Уходящий 1950 год славен огромными производственными победами, одержанными советскими людьми в творческой борьбе за превращение в жизнь великих предначертаний любимого Сталина. Еще более могущественной и богатой стала социалистическая Родина, неизмеримо выросло благосостояние народа-труженика, народа-победителя.

Хорошо потрудились в 1950 году и речники нашей страны. Они перевезли много грузов для народного хозяйства, постигнули тонкости культуры работы на всех звеньях речного транспорта, боролись за удлинение сроков службы механизмов и оборудования, за экономию материалов и

топлива, внедрили передовые стахановские методы труда. Многие коллективы судов, портов, судоремонтных предприятий перешли на коллективную стахановскую работу.

Творческая дружба, завязавшаяся у меня с речниками в этом году, не ослабнет и в дальнейшем. Ближкое знакомство с работой днепроречья, встреча с работниками главных управлений и отделов Министерства речного флота дали мне много нового и интересного.

От души рад первым успехам судоремонтников Астраханского завода имени Ленина, коллективов Южного и Западного портов

речного транспорта, где проводится большая работа по изучению и научному обобщению опыта передовых стахановцев и обучению стахановским приемам всех рабочих. Можно надеяться, что эти коллективы не остановятся на достигнутом, а будут и дальше работать в этом направлении.

Мне хочется, чтобы в новом, 1951 году на речном транспорте росло число предприятий коллективной стахановской работы, чтобы возмалася культура работы на флоте и на берегу.

С новым годом, товарищи речники! Инженер Ф. КОВАЛЕВ,

В Совете Министров СССР

# О строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях

Еще до войны было начато строительство Волго-Донского судоходного канала. Соединением Волги с Доном должны были завершиться огромные работы, проведенные за годы советской власти, по реконструкции и строительству судоходных путей, соединяющих Белое, Балтийское и Каспийское моря с Азовским и Черным морями, и созданию транзитного водного пути для перевозки массовых грузов.

Всина прервала начатое строительство.

Придавая большое народнохозяйственное значение созданию Волго-Донского водного пути и учитывая вместе с тем, что это строительство позволяет широко развить орошение и обводнение полупустынных и засушливых районов Ростовской и Сталинградской областей, три года назад Правительство приняло решение вновь развернуть работы по строительству Волго-Донского канала. При этом Правительство учитывало, что проведение Волго-Донского судоходного канала является не частной и не краевой задачей, а задачей общесоюзного значения, имеющей своей целью соединение всех морей европейской части СССР в единую водно-транспортную систему.

В целях ускорения ввода в эксплуатацию Волго-Донского водного пути и развития орошения и обводнения полупустынных и засушливых земель Ростовской и Сталинградской областей, а также учитывая успешный разворот строительных работ и высокую оснащенность Волго-Донской мощными экскаваторами, строительными механизмами и транспортными средствами, позволяющими полностью механизировать земляные и бетонные работы, Совет Министров Союза ССР постановил:

1. Сократить на 2 года установленный ранее срок создания Волго-Донского водного пути и закончить в 1951 году строительство:

а) судоходного Волго-Донского канала, соединяющего р. Волгу с р. Доном в районе от гор. Сталинграда до гор. Калач на Дону, длиной 101 километр с 13 шлюзами, тремя плотинами, насосными станциями, пристанями, мостами и другими сооружениями;

б) гидроузла на Дону в районе станицы Цимлянской с регулирующим водохранилищем полезным объемом 12,6 миллиарда кубических метров в составе — бетонной водосливной плотины длиной 500 метров, земляной плотины длиной 12,8 километра, двух судоходных шлюзов, речного порта и магистральных железнодорожного и шоссейного переходов по плотине;

в) гидроэлектростанции при плотине Цимлянского гидроузла, установленной мощностью 160 тыс. киловатт для снабжения дешевой электроэнергией районов орошаемого земледелия и промышленности.

2. Волго-Донской судоходный канал и Цимлянский гидроузел с гидроэлектростанцией ввести в эксплуатацию с весны 1952 года.

3. Осуществить в 1951—1956 годах строительство оросительных систем для орошения 750 тыс. гектаров и обводнения двух миллионов гектаров земель на базе водных ресурсов реки Дона, в том числе в Ростовской области — 600 тыс. гектаров орошения и 1 миллион гектаров обводнения, в южных районах Сталинградской области — 150 тыс. гектаров орошения и 1 миллион гектаров обводнения. Орошаемые земли использовать в первую очередь для посева пшеницы и хлопчатника.

В указанных целях обеспечить строительство:

а) Донского магистрального канала от Цимлянского водохранилища до станицы Пролетарской длиной 190 километров с головным сооружением для забора воды из Цимлянского водохранилища;

б) распределительных каналов — общей длиной 568 километров, а именно —

Верхне-Сальского канала, с использованием русла реки Сал, от села Малая Мартыновка до устья реки Гашун длиной 125 километров с забором воды из Донского магистрального канала, с плотинами и насосными станциями для подачи воды вверх по реке Сал;

Нижне-Донского канала от поселка Восход в направлении станицы Семикаракорской длиной 73 километра с забором воды из Донского магистрального канала;

Багаевского канала от поселка Комаров в направлении станицы Багаевской длиной 35 километров с забором воды из Донского магистрального канала;

Садковского канала от поселка Болотов до селения Маныч Балабинский длиной 15 километров с забором воды из Донского магистрального канала;

Азовского канала от поселка Веселого до села Кулешовки длиной 90 километров с забором воды из Веселовского водохранилища;

Ергенинского канала от Варваровского водохранилища в направлении села Обильное длиной 140 километров с забором воды из Волго-Донского судоходного канала;

Чирского канала от станицы Нижне-Чирской в направлении села Красно-Богданов длиной 90 километров с забором воды из Цимлянского водохранилища;

в) насосных станций на распределительных каналах в количестве 140 и линий электропередачи к ним;

г) оросительной и обводнительной сети с забором воды из распределительных каналов для орошения 750 тыс. гектаров и обводнения 2 миллионов гектаров земель.

4. Обязать Министерство сельского хозяйства СССР, Министерство хлопководства СССР и Министерство совхозов СССР:

а) обеспечить ввод в действие орошаемых и обводняемых земель в следующих количествах по годам —

| Годы | Площадь орошения тыс. гектаров | Площадь обводнения тыс. гектаров |
|------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1952 | 100                            | 100                              |
| 1953 | 125                            | 250                              |
| 1954 | 125                            | 250                              |
| 1955 | 200                            | 500                              |
| 1956 | 200                            | 900                              |

б) обеспечить широкое использование электроэнергии в сельском хозяйстве на пахоте и проведении других работ электротракторами в полеводстве, а также применение электроэнергии для комплексной механизации трудоемких работ в животноводстве и в других отраслях колхозного и совхозного производства.

5. Возложить на Гидропроект изыскания, исследования и проектирование, а на Волго-Донстрой строительство Донского магистрального и всех распределительных каналов для орошения и обводнения земель с насосными станциями и другими сооружениями на них и плотин с сооружениями на регулирующих водохранилищах.

6. Возложить на Министерство сельского хозяйства СССР, Министерство хлопководства СССР и Министерство совхозов СССР изыскания, проектирование и строительство оросительной, обводнительной сети и необходимых гидротехнических сооружений на ней.

7. Предложить Министерству лесного хозяйства СССР, Министерству сельского хозяйства СССР и Министерству совхозов СССР одновременно со строительством оросительной и обводнительной сети производить полезащитное лесонасаждение.

Карта Волго-Донского судоходного канала и сети оросительных каналов в Ростовской области и южных районах Сталинградской области



# На благо Советской Отчизны

## За родного Сталина!

Уходит год, насыщенный огромными событиями. Он войдет в историю нашей Родины как год великого созидания, как год, в котором положено начало строек коммунизма, преобразующих природу.

Сооружение мощной гидроэлектростанции в Каховке и новые каналы на Украине и в Крыму изменят климат засушливого юга. Главный Туркменский канал даст влагу и жизнь обширным районам пустыни, «черным пескам». Гордость России — Волга неузнаваемо изменит свой привычный облик. Куйбышевская и Сталинградская плотины подпрут ее могучие воды, новые озера и моря появятся там, где мы привыкли к неторопливому течению речных струй.

Сегодня мы, советские люди, являемся свидетелями следующего этапа преобразования природы. Волге большевиков будут соединены воды Волги и Дона, и наша родная Москва станет портом пяти морей. В новое, неведомое доселе плавание выйдут речные суда.

Я сам вырос на Волге и с детства люблю

ее, сроднился с ней. Недавно я снова побывал на Волге, в легендарном Сталинграде, любовно восстанавливаемом советскими людьми. В этот раз я познакомился с капитаном героического парохода «Гаситель» Петром Васильевичем Воробьевым, отважным участником сталинградской эпопеи. Поездка обогатила меня новыми впечатлениями и встречами для романа «Волга — матушка река», над которым сейчас работаю. В нем я собираюсь показать и советских речников, вписавших прекрасные страницы в историю преобразования Волги и Поволжья.

Встреча наступающий год, мы, рабочие и колхозники, речники и писатели, люди всех профессий и званий, поднимем праздничные бокалы за родного нашего Сталина, за коммунистическую партию, сплотившую нас на победы, за советский народ, который идет твердой поступью к вершинам человеческого счастья — к коммунизму.

**Ф. ПАНФЕРОВ,**  
писатель, лауреат Сталинской премии.

## Новых успехов, товарищи судоводители!

Грузо-пассажирский пароход «Володарский» плавают на трудной трассе. Нам путь проходит по двум рекам и двум озерам, из которых Ладогу даже бывальные моряки называют «зерсом». Все же до поздней осени пароход выдерживал расписание. Ни один пассажир не был на нас в обиде: по нашей вине не опаздывал. Это стало командой больших трудов: ведь почти всюду выгружать и грузить приходилось самим. Труд команды увенчался успехом: навигационное задание 1950 г. мы значительно перевыполнили.

Отплавал я 47 навигаций, из них 33 — судоводителем. На одном только пароходе «Володарский» работал уже два десятилетия. По моим подсчетам получается, что за 33 года я перевез больше 200.000 тонн груза и не менее 1.320.000 пассажиров. Вот какую пользу приносит стране даже такое сравнительно небольшое судно, как наше.

Но жизнь идет вперед, требования к речному транспорту растут. Надо серьезно подумать о повышении культуры перевозок и, прежде всего, пассажирских. Мало толь-

ко выдерживать расписание. Надо создать большие удобства для пассажиров, тогда они охотнее станут пользоваться нашими услугами.

Я предложил управлению Северо-Западного пароходства передать пароход «Володарский» на виптовое. Это позволит переоборудовать судно, сделать каюты второго класса. Сейчас на пароходе каюты только первого класса, да и тех всего шесть. А ведь «Володарский» берет на борт 400 пассажиров!

Поднимая новогодний тост, пожелаем друг другу, товарищи судоводители, перевыполнять правительственные планы, работать по графику, добиваться новых производственных успехов.

Мне через 3 месяца исполнится 60 лет. Но глаза еще видят зорко, и мне хочется подольше пожить и поплавать, чтобы быть свидетелем и участником новых великих сталинских дел!

**И. МОШНИКОВ,**  
капитан парохода «Володарский»,  
депутат Верховного Совета СССР.

## Во имя мира

Родился я вырос я на Волге. Поэтому мне особенно близки и понятны интересы и стремления работников речного транспорта. Немало прекрасных вечеров провел я на волжских островах, в гостях у бакенщиков. А какие увлекательные путешествия совершал на пароходах по реке!

В годы Великой Отечественной войны огромную радость испытывал я от сознания того, что в первых рядах защитников Родины шли мои земляки-волжане. Навсегда обессмертил свое имя героическим подвигом бывший речник Герой Советского Союза летчик Степан Здоронцев. Не зная страха, был фашистских стервятников волгарь дважды Герой Советского Союза Николай Скоморохов.

Большой чести удостоили меня речники, назвав своим именем один из мощных артышских теплоходов и волжский плотдор. От души желаю командам этих судов отлично подготовиться к навигации, а в новом году перевыполнить план перевозок народнохозяйственных грузов. Это будет

их вкладом в дело мира, в дело укрепления нашей страны.

От имени советской молодежи я принял участие во Всесоюзных и Всемирных конгрессах сторонников мира. С трибуны конгрессов в Париже и Варшаве я рассказывал о том, какой огромный творческий подъем испытывают сейчас миллионы советских людей, как восстанавливают они свои города, строят заводы, фабрики, институты. Советский народ думает о будущем, поэтому он готов до конца бороться с теми, кто навязывает миру новую войну, разрушения, бедствия. Меня горячо поддерживали тысячи людей доброй воли.

На Второй Всесоюзной конференции сторонников мира в Москве группа делегатов-речников пригласила меня во время перерыва, и мы вместе сфотографировались. Карточку эту я храню.

С наступающим 1951 годом, товарищи речники!

**А. МАРЕСЬЕВ,**  
Герой Советского Союза.

## Наша новогодняя анкета

### Хочу создать картины о великих стройках

Мне кажется, что художником сделала меня любовь к речным просторам нашей прекрасной Родины. Воспоминания детства и юности уносят меня на Волгу — мать русских рек. Мальчишкой исходил я вольно и поперек живописные окрестности Жигулей, дважды обвезал на лодке «кругосветку». И уже потом, когда стал художником, я остался связан творческими нитями с Волгой.

И плавал по Северной Двине и Каме, по Оке и Аму-Дарье. Но где бы я ни был, меня снова и снова тянуло на Волгу. И каждую весну, когда на реках тает лед, я сажусь на пароход с этюдником и палитрой и плыву по Москве-реке, а затем по Волге. Особенно дороги моему сердцу такие живописные места на реке, как Отважное и Развежье, Хмелька и Березинье. Большие года провел я в старинном волжском городе Васильсурск. Из Васильсура я выехал около 20 пейзажей, часть из них вошла в серию «Волга — русская река» и была удостоена Сталинской премии.

Тот, кто часто бывает на Волге, видит, как с каждым годом все больше преобразуются берега могучей реки. Немалая заслуга в этом принадлежит трудолюбивым речникам. Я часто плаваю на судах пароход-

ства канала Москва—Волга и Волжского грузо-пассажирского пароходства, и меня подкупают радушие и гостеприимство, с которыми команды этих судов встречают пассажиров. Особенно теплые чувства вызвал у меня старый капитан теплохода «Клим Ворошилов» Александр Степанович Голубев. Благодаря его заботам я мог писать прямо с борта парохода.

В прошедшую навигацию я провел много времени на Рыбинском море. Речники снабдили меня затертым, лодками, и сумел осмотреть окрестности и выбрать наиболее интересные для меня места. Результатом этой поездки было несколько картин. Я изобразил на них старинный русский город Углич, Рыбинский порт и суда, стоящие на рейде, широкие просторы Рыбинского моря...

Дорогие друзья речники! От души поздравляю вас с наступающим 1951 годом. Вам выпала огромная честь — принимать участие в гигантских стройках коммунизма. Пафос вашего замечательного труда я постараюсь отразить в своих будущих произведениях.

**Н. РОМАДИН,**  
художник, лауреат Сталинской премии.

## Близкая, родная тема

Мне много приходилось бывать на реках. Правда, чаще с удочкой, чем в качестве пассажира речного транспорта, а как известно, рыболов любит тишину, и, прямо скажем, речные суда для него — помеха. Да не обижайся на меня товарищи речники за эту новогоднюю дружескую шутку.

Вряд ли найдется в нашей стране человек, который бы не радовался всей душой, видя, как растет флот великой речной державы, какие красивые и быстроходные суда бороздят воды Камы и Волги, Днепра и Немана, Енисея и Амура.

Творческая тема моря и реки всегда была для меня близкой и особенно родной, всегда служила источником вдохновения. Морская ширь, величавое спокойствие реки олицетворяют для меня несокрушимую мощь и бесстрашие советской Отчизны.

В 1935 году я написал одну из первых своих песен на слова поэта Решетова «Споем о родине, морю». В этой песне рассказывается о том, что у советского моряка его Родина, его порт всегда перед глазами. И когда я писал песню «Вечер на рейде», я видел перед собой Неву у взморья и речной пароход, с которого лился в теплый летний сумрак задумчивые звуки бара. Таким я представлял себе мирный вечер нашей Родины, таким и передал его в музыку.

По заветной традиции сегодня полагается сказать о прошедшем году и пожелать планам на будущее. Сделаю это и я.

В 1950 году я написал музыку к трем пьесам, идущим в театрах столицы и Ленинграда: «Рассвет над Москвой» Сурова, «Даворкины поют» Крайнева и несколько песен к «Свадьбе с приданым» Дьяконова.

А вот мои творческие планы на 1951 год. Буду продолжать работать над музыкой к балету «Тарас Бульба», которой я занимаюсь уже полтора года, и закончу музыку оперетты Массе и Червинского «Самое заветное». Музыкальный фон этого произведения должен быть особенно лучезарным, потому что действие происходит на Волге, в районе великой стройки коммунизма — Куйбышевской гидроэлектростанции.

В новом году мне хочется пожелать советским речникам счастливого плавания, успешной работы на благо нашей великой мирной страны.

Будем же своим самоотверженным трудом, своим творчеством сообща крепить мощь и славу нашего дорогого Отечества.

**В. СОЛОВЬЕВ-СЕДОЙ,**  
композитор, лауреат Сталинской премии.

## Нас вдохновляет труд советских людей

Работая над созданием кинокартин, нам приходится немало путешествовать по стране, плавать по рекам нашей великой Отчизны. Родные просторы, красота русской природы, героический труд советских людей на благо Родины всегда служили и служат нам источником вдохновения. Мы видим, как советские труженики воздвигают гиганты индустрии, снимают с полей обильные урожаи, орошают степи, вырабатывают леса — строят свою свободную, счастливую жизнь. Эту героическую созидания мы стремимся наиболее правдиво отразить в кинопроизведениях.

Товарищи речники! По многочисленным водным артериям вы ежегодно перевезите миллионы тонн грузов, миллионы людей.

Вы участвуете в освоении еще мало исследованных уголков нашей необъятной страны. Вместе со всем советским народом вы ведете к новому расцвету нашу прекрасную Родину — надежду всего человечества. Каждый из вас знает, что чем богаче и могущественней будет советская Отчизна, — тем сильнее лагерь борцов за мир.

Позвольте, товарищи речники, от души пожелать вам в наступающем году новых трудовых побед, которые явятся вкладом в великую борьбу советского народа за построение коммунизма, за прочный мир во всем мире.

**С. ГЕРАСИМОВ,**  
Народный артист СССР, лауреат Сталинской премии.

## Пою о Родине

Когда я пою наши широкие, вольные русские песни, я вижу необозримые просторы Родины, ее золотые поля, трогательную близину березовых рощ и раздольные реки. Много поэтических песен сложил народ о великой Волге. Каждому, кто жил у этой реки, кому довелось плавать по ней, бесконечно милы и дороги воспоминания о сиюминутной глади ее вод, об отбоях баекнов, о пароходах, что белыми лебедями плывут по голубым дорогам.

Я помню: небольшой пароход идет по реке. Мы движемся мимо невысоких берегов Оки, мимо рощ и лесов, мимо пахнущих травами лугов. Солнце уже зашло, но по небу медленно плывут пуриновые облака, окрашивая воду в густой розовый цвет. Родная сердцу природа никогда не перестает волновать и радовать.

Я тепло вспоминаю мои поездки по Оке и славных просторов речников. И много беседовал с членами команд охотских пароходов «Григорий Пирогов», «Максим Горький» и «М. Фрунзе», сблизившись с ними.

Мне часто и подолгу приходилось разговаривать с капитанами и штурманами, с боцманами и матросами, я с интересом вникала в их трудную и почетную работу и полюбила тружеников реки. В каждую мою поездку я чувствовала самое внимательное и заботливое отношение к себе, и дни, которые я провела на пароходе среди речников, вспоминаю с наслаждением.

Сейчас, зимой, когда речники в цехах и под холодным ветром на скованных льдом гребнях готовят свои красавцы-пароходы в весне, к навигации, в плаванию, мне хочется пожелать им успеха и поздравить с наступающим новым годом.

Привет вам, дорогие друзья — труженики нашей великой родной державы! Поздравляю вас с новым годом и от всей души желаю новых успехов во славу любимой Родины.

**Н. ОБУХОВА,**  
Народная артистка СССР,  
лауреат Сталинской премии.

## Смелее дерзать

Для меня, молодого советского инженера, 1950 год будет особенно памятен. В числе большой группы речников я получил почетное звание лауреата Сталинской премии за разработку и внедрение в производство новых типов речных судов. Эту высокую оценку работники речного флота восприняли как первое проявление заботы нашего правительства, партии и лично товарища Сталина о дальнейшем развитии речного транспорта.

Советские люди не привыкли останавливаться на достигнутом. Вместе с другими инженерно-техническими работниками нашего завода и Главлеспрома мы разработали и проектируем постройку в новом году первых катеров, представляющих собой почти целиком клееную конструкцию. Такие катеры предназначаются для шутейцев и смогут плавать по новым трассам Волги, преобразованной великими стройками коммунизма. Это вдохновляет нас на новые творческие поиски и смелые дерзания.

Проектированию катеров предшествовала серьезная работа. Мы проверили и

осваивали новую технологию при изготовлении клееной мебели для катеров «Москвич», «двери», внутрисудового обшивки. По этой же технологии ремонтируется сейчас заводом пароход «Ботвинь».

Новизна сулит ряд больших выгод строителям. Им удастся изготавливать судовые детали непосредственно в цехе и на много дешевле, им легко будет заменять целые конструктивные узлы на судах, повысить прочность и изящество отделки, сэкономить металлический крепеж.

Мы приложим все свои силы и знания, чтобы успешно справиться с этим заданием.

Новогодний тост я подниму за творчество, за смелые дерзания советских людей во всех областях науки, техники, искусства, за великого Сталина — корифея науки, гениального зодчего коммунизма.

**С. БУТ,**  
начальник конструкторского отдела  
Московского судостроительно-судоремонтного завода, лауреат Сталинской премии.

## Счастье советской матери

Двадцать лет назад я с мужем Афанасием Митрофановичем и детьми приехал на пост Летка, который находится на реке Десне на участке Устье Десны—Чернигов. Муж работал бакенщиком. Излишние переботы, песчаные берега усложняли его работу. Но я всегда помогала ему.

Шли годы. Хорошо жили мы, и семья наша становилась все больше и больше. Дети росли, учились, помогали отцу. Все они охотно осваивали путьское дело.

Но вот над советской землей нависла черная туча. Фашисты, напав на нашу страну, уничтожили города и села. Не остались в стороне и Летки. Гитлеровские изверги сожгли поселок, погубила в огне и наша хата. Много горя пришлось претерпеть моей семье от фашистских захватчиков. Но все мы знали, что советские солдаты, среди которых был и мой сын Алексей, руководимые великим Сталиным, освободят нас. Все верили, что придет радостный день освобождения, и ждали его.

Этот день настал осенью 1943 года. Мы сразу же почувствовали на себе заботу Родины. Правительство выдало моей многодетной семье 16 тысяч рублей на постройку нового дома, и мы вновь обрели свой кров. Дом наш добротный, комнаты светлые, просторные, теплые.

Сначала мы жили все вместе: я, муж, восемь дочерей и четыре сына. Потом часть детей уехала учиться и работать в Киев, часть осталась с нами, часть стала работать в близлежащем колхозе.

Сейчас старший сын Алексей работает помощником начальника III района областного Устья Десны — Чернигов, дочь Галина — бакенщиком с нами, дочь Антонина — матросом в изыскательской партии Днепровского бассейнового управления пути. Сыновья Станислав и Иван, дочь Надежда работают в колхозе, остальные детура учатся.

Велика была радость всей нашей семье, когда 2 ноября 1946 г. мне вручили в знак благодарности за участие в Великой Отечественной войне Матери-Героини. Еще и еще раз почувствовать волю, как на мне правительство, родной Иосиф Виссарионович Сталин заботится о советских матерях, вырастивших строителей коммунистического общества.

Хорошо, в полном достатке живет моя семья. Я счастлива. И это счастье дали мне советская власть, великий друг и учитель товарищ Сталин.

**В. ХОМЕНКО,**  
Мать-Героиня.

# Первая Всероссийская конференция большевиков

Сорок пять лет тому назад, 25—30 (12—17) декабря в городе Таммерфорсе (Финляндия) состоялась Первая Всероссийская конференция большевиков, являвшаяся одним из важнейших этапов на пути к созданию самостоятельной большевистской партии.

Принятые конференцией решения по вопросам политики, стратегии, тактики и организационного строительства большевистской партии, как партии нового типа, имели огромное значение не только для российской, но и международного пролетарского движения.

На Таммерфорской конференции состоялась историческая встреча двух величайших вождей революции — В. И. Ленина и И. В. Сталина, положившая начало великому содружеству Ленина и Сталина.

К моменту созыва конференции И. В. Сталин был широко известен в партии как признанный руководитель закавказских большевиков, выдающийся теоретик и практик пролетарского движения, твердый и смелый революционер, непримиримый ко всем проявлениям оппортунизма. Деятельность руководимого И. В. Сталиным Кавказского Советского Комитета РСДРП неоднократно ставилась Лениным в пример, как образец умелого и правильного руководства борьбой рабочих и крестьян. Руководимая товарищем Сталиным газета «Пролетариец Брдаза» («Борьба пролетариата») после ленинской газеты «Пролетарий» была самой лучшей и крупной большевистской газетой. Важнейшие статьи в ней писал обычно сам товарищ Сталин.

С самого начала своей революционной деятельности товарищ Сталин твердо стоял на позиции революционного марксизма, смело шел по ленинскому пути и никогда не сворачивал с него.

Личная встреча Ленина и Сталина закрепила то знакомство посредством переписки, которое завязалось еще в 1903 году и имело колоссальное значение для партии и рабочего класса. В. И. Ленин и

И. В. Сталин были признанными руководителями конференции, направлявшими ее работу. Их выступления и замечания воспринимались делегатами конференции как директивы, как руководство к действию.

Конференция в Таммерфорсе открылась в момент, когда революция 1905 года в России достигла своего высшего развития. В революционную борьбу против самодержавия включались все новые и новые слои пролетариата, резко росло число крестьянских восстаний. Революционная волна захватывала также армию и флот, в которых начинались волнения. Выдающимся наибольшим подъемом революции было декабрьское вооруженное восстание в Москве.

Разоблачая маневры самодержавия и одновременно ведя ожесточенную борьбу с оппортунизмом меньшевиков, большевики организуют массы для перехода к всенародному вооруженному восстанию, без чего было бы немалосмысленной победой революции.

В начале ноября 1905 г. Ленин вернулся из эмиграции в Россию и принял непосредственное участие в подготовке вооруженного восстания. Выдающуюся работу по подготовке восстания вел на Кавказе товарищ Сталин. Раскол в партии, саботаж меньшевиками, имевшими тогда значительное влияние на массы, идея вооруженного восстания, ослабили натиск революции, что было особенно опасно в момент, когда борьба достигла наивысшего напряжения. В рядах партии была сильна тяга рабочих партийцев к объединению. Необходимо было сплотить партию вокруг идеи восстания при полном соблюдении принципиальности в вопросе объединения с меньшевиками. Ленин и Сталин указывали, что объединение возможно, но только на основе признания организационных принципов большевизма и, в частности, § 1 Устава, принятого на III съезде партии.

Конференция в Таммерфорсе планировалась вначале Лениным как IV «Объединительный» съезд партии, однако меньшеви-

стское руководство не желало пойти на объединение на условиях, предлагаемых большевиками. Принципиальность и ясность позиции Ленина и Сталина были чужды меньшевистской фракционности и оппортунизму.

Конференция в Таммерфорсе была конференцией большевистской части партии. Вместо IV партийного съезда была объявлена Первая Всероссийская большевистская конференция, созванная на основании известного обращения ЦК РСДРП (большевики), опубликованного 10 ноября 1905 г. под названием «Ко всем партийным организациям и ко всем рабочим — социал-демократам». Основными вопросами, которые рассмотрела конференция, были: доклад с мест, доклад о текущем моменте, организационный отчет ЦК, об объединении обеих частей РСДРП, о реорганизации партии, аграрный вопрос, об отношении к Государственной думе. Основные доклады были сделаны В. И. Лениным (о текущем моменте и доклад по аграрному вопросу) и И. В. Сталиным (доклад о работе большевистской организации в Грузии и в защиту большевистской тактики бойкота виттевской Думы).

Товарищ Сталин в своей замечательной речи «О Ленине» на вечере кремлевских курсантов в 1924 году рассказал о первой встрече с Владимиром Ильичем в Таммерфорской конференции. В этой речи он дал непревзойденную по яркости характеристику гения революции — Ленина, характеристику, которую по праву можно отнести и к великому продолжателю дела Ленина — И. В. Сталину.

«Замечательны были две речи Ленина, — вспоминает И. В. Сталин, — произнесенные на этой конференции: о текущем моменте и об аграрном вопросе. Они, с одной стороны, сохранились. Это были вдохновенные речи, пришедшие в бурный вихрь всю конференцию. Необычайная сила убеждения, простота и ясность аргументации, короткие и всем понятные фразы, отсутствие рисовки, отсутствие голо-

вокружительных жестов и эффектных фраз. Бьющих в впечатление... все это выгодно отличало речи Ленина от речей обычных «парламентских» ораторов».

Столь же вдохновенны были выступления товарища Сталина, единодушно одобренные конференцией. Вожди революции В. И. Ленин и И. В. Сталин настойчиво боролись за упрочение единства партии, особенно в момент перехода к вооруженному восстанию, выкрикивая всю опасность фракционности меньшевизма. Борьба Ленина и Сталина за подлинно марксистскую партию в России в условиях, когда революция протаргетив стояла в авангарде мирового пролетарского движения, имела огромное международное значение.

Наряду с требованием единства партии ко всем проявлениям оппортунизма Ленин и Сталин отмечали необходимость соблюдения принципа демократического централизма. Размах революции создал возможность для значительного расширения рамок внутрипартийной демократии. В этих условиях большое значение имело специальное решение конференции о реорганизации партии на началах демократического централизма.

Однако В. И. Ленин предвидел возможность изменения обстановки и с целью сохранения партии для предстоящих репараций боев настаивал на сохранении ее конспиративного аппарата.

Благодаря гениальному предвидению Владимира Ильича партия после поражения революции удалось сохранить свои основные кадры.

Выдающиеся исторические значение имели решения конференции по тактическим вопросам, важнейшим из которых был аграрный вопрос и вопрос об отношении большевиков к выборам в Государственную думу. Крестьянский вопрос рассматривался Лениным и Сталиным как часть общего вопроса о диктатуре пролетариата, как вопрос о резервах пролетарской революции. В условиях России этот вопрос приобретал первостепенное значение. Вожди большевистской партии проявляли величайшую осторожность и чуткость в решении аграрного вопроса. Они указывали, что большевистская партия в своей аграрной программе обязана учитывать размах и зрелость крестьянского движения. Первоначальное требование большевиков о возврате крестьянам «отрезков», сыгравшее на первых

порах значительную роль в разрастании массового крестьянского революционного движения, в новых условиях развивающейся революции оказалось недостаточным. Ход революции показал, что, несмотря на все недостатки аграрного движения, борьба крестьян поднималась на такую высоту, что можно выдвигать требование конфискации всех помещичьих, монастырских, церковных и казенных земель в России.

Уже III съезд партии принял известную резолюцию по крестьянскому вопросу, в которой партия большевиков выдвигала требование поддержки крестьянского движения вплоть до конфискации помещичьих земель. Изменение аграрной программы большевиков было закреплено конференцией единодушным одобрением ленинской резолюции.

Разработка Лениным и Сталиным аграрной программы большевизма имела огромное значение в обеспечении исторических побед социализма в СССР. Теоретическая разработка и практическое осуществление товарищем Сталиным величайшей задачи коллективизации сельского хозяйства в нашей стране является классическим примером разрешения победившей диктатурой пролетариата аграрного вопроса.

Доклад И. В. Сталина на конференции, в котором обосновывалась необходимость бойкота I-й Государственной думы, ориентированной на решения другого важного тактического вопроса. И. В. Сталин, истинная истинное значение «конституционного» маневра самодержавия, разоблачая его как обман, как попытку царизма в створе с либеральной буржуазией выиграть время, собрать силы для перехода к контрреволюции.

Ленин и Сталин дали мировому пролетарскому движению непревзойденные образцы диалектического решения важнейших тактических вопросов. Партия большевиков, высказываясь в период нарастающей революции за бойкот царской Думы, являющейся попыткой самодержавия отвлечь массы от революционного движения. Опыт бойкота буржуазной Думы показал, что бойкот «был единственно правильной тактикой, которую всецело подтвердили события».

Однако бойкот I-й Государственной (виттевской) думы, который был проведен, как потом стало ясно, в обстановке спада

революции, не смог сорвать ее взрыв и, по выражению Ленина, был «ошибкой», хотя и небольшой, легко поправимой...».

В годы революционного спада, а затем и в годы реакции большевики показали замечательные примеры использования думской трибуны в интересах революционной борьбы трудящихся. Для коммунистов всех стран классическим образцом революционной тактики является руководство Лениным и Сталиным большевистской фракцией в IV Государственной думе.

В упорной борьбе с парламентарным крестьинизмом правых и сепаратным доктринерством «левых» вожди большевизма Ленин и Сталин учия руководящие кадры мирового коммунистического движения гибкостью в сочетании легальных и нелегальных форм борьбы. Гениальный труд В. И. Ленина «Детская болезнь» левизны в коммунизме», труды товарища Сталина сыграли исключительную роль в формировании и укреплении братских компартий.

Вся работа Таммерфорской конференции шла под лозунгом организации всенародного вооруженного восстания. В соответствии с указаниями В. И. Ленина и И. В. Сталина конференция принимает резолюцию:

«Восстание должно быть немедленно подготовлено, организовано повсюду, ибо только его победа даст возможность созвать действительное народное представительство... на основе всеобщего, прямого, равного и тайного голосования».

В дни заключительных работ Таммерфорской конференции приняты полные сведения о разгромах баррикадных боев в Москве и ряде других городов. Но предложение Ленина делегаты срочно выехали на места для практического превращения в жизнь исторических решений Первой Всероссийской конференции большевиков.

Большевистская конференция в Таммерфорсе занимает выдающееся место в истории великой партии Ленина—Сталина.

Решения конференции содействовали упрочению партийных рядов, давали пролетариату России ясную перспективу в борьбе за победу революции. Гениальное руководство Ленина и Сталина обеспечило победу трудящихся России над силами капитализма и создало условия для торжества социалистического строя.

**Г. ГЕОРГИЕВ.**

Кино

# Фильм о советских патриотах

Роман В. Ажаева «Далеко от Москвы» пользуется заслуженной широкой известностью. Читатели полюбили его за правдивое изображение жизни и самоотверженности труда советских людей, осуществляющих в тяжелые годы войны строительство гажнейшего объекта — нефтепровода на Дальнем Востоке.

Правильно сделали мастера советского кино, обратившись к роману В. Ажаева, как к богатому материалу для создания художественного фильма.

Перед зрителем проходят волнующие картины битвы за нефть, которую вели советские люди далеко от Москвы, на Дальнем Востоке, в те грозные дни осени и зимы 1941 года, когда враг бешено рвался к сердцу нашей Родины — Москве. Мы видим на экране оживших героев романа — руководителей строительства Батманова (арт. Н. Охлопков), парторга Залкина (арт. Л. Свердлин), главного инженера Беризе (арт. В. Квачалас), его помощника Алексея Ковшова (арт. П. Бадочников), инженера бригадиров, заводских строителей. Проходят отдельные этапы строительства, развертывается борьба за новые, передовые методы труда, за новый проект, значительно сокращающий сроки строительства.

На экране — один из наиболее ярких эпизодов фильма. 6 ноября 1941 года. Строители слушают по радио исторический доклад товарища Сталина: Слушают с напряженным вниманием, боясь пропустить хоть одно слово. Речь любимого вождя вдохновляет коллектив на новые трудовые подвиги.

Авторы фильма сумели хорошо показать погем, царивший на строительстве, героизм простых советских людей, выполняющих задания, несмотря на казалось бы непреодолимые трудности. Производит сильное впечатление эпизод, в котором показано, как комсомольцы-связисты тянут провод через суровую тайгу во время разбухавшей пурги, как шоферы доставляют по бездорожью трубы и другие материалы, как речники, несмотря на шторм и приближающийся ледостав, выкарабкают в рейс с грузами для стройки, как рабочие, взрывая лед, укладывают трубы на дно замерзшего пролива.

\* «Далеко от Москвы». Новый художественный фильм киностудии «Мосфильм», режиссер М. Папая (по одноименному роману В. Ажаева). Режиссер-постановщик голлер, операторы А. Шеленков, Ченан, композитор Н. Крюков, главный художник Е. Куманьков.

И через все эти эпизоды, через весь фильм проходит красной нитью мысль о том, что советских людей — славных патриотов Родины — сплотила, воодушевила на труд, на подвиги великая партия большевиков, чья мудрая мысль и гений любимого Сталина направляют все их помыслы, все их дела.

Вовлечен, целеустремленным руководителем, чутким старшим товарищем предстает перед нами начальник строительства Батманов. Вот он внимательно выслушивает мнения специалистов — сторонников старых, проверенных норм и методов работы, выслушивает молодых инженеров-новаторов, выдвигающих смелый проект — перенести нефтепровод на левый берег реки. Батманов решительно поддерживает начинание передовых людей стройки. Вот он тактично, но твердо, охлаждает пыл Ковшова, готового бросить стройку и идти на фронт, доказывая ему, что долг патриота — оставаться на том посту, куда его поставила партия. Мы видим Батманова на самых ответственных участках работ и в самые решающие моменты. По-хозяйски расставляет он людей, чутко прислушивается к голосу рядовых строителей, решительно отстаивает несправляющихся с делом руководителей. Образ Батманова — один из ведущих, центральных в фильме. Охлопков хорошо передает в его лице качества коммуниста-хозяйственника, опытного руководителя, прошедшего школу на великих стройках в годы сталинских пятилеток.

Рядом с Батмановым мы видим его неизменного друга, партийного руководителя коллектива — парторга строительства Залкина. Авторы фильма показали идею галерею доблестных советских людей. Вот инженер Беризе, назначенный главным инженером стройки, энергичный инженер Ковшов, начальник участка Рогов (арт. С. Столяров), который рвется на самые ответственные и опасные, самые трудные участки стройки, — все они, вместе с Батмановым и Залкиным, вместе с многочисленными рядовыми строителями, показанными только в отдельных эпизодах, но всегда ярко и индивидуально обрисованными, являются коллективным героем этого фильма. Не надолго появляются на экране стахановец стройки Умара-Магомед (арт. М. Бернес) или шофер Махов (арт. Л. Кмит), но как ярко характеризуют они бесстрашие качества наших людей с их новым отношением к труду, с их пылкостью новаторской мысли. В немногих эпизодах мы видим председателя колхоза Карпона (арт. В. Буйнов), местных жителей — найцев, но как убедительно раскрывается

через эти образы тема народности наших строителей!

На общем фоне вдохновенного творческого труда, не в отрыве, а в органической связи с ним, показаны в фильме и личные судьбы людей — Беризе и Тани, Ковшова и Яени. Именно за целеустремленность, смелость, энергию в труде полюбила бригаду связистов Тани инженер Беризе, именно высокие моральные качества Ковшова, раскрывшиеся в труде, привлекли к нему внимание молодой девушки — экономиста Яени.

Хорошо отражено в картине, как приподнятая атмосфера созидательного труда воспитывает и превоспитывает людей. Силою доверия авторитету крупного специалиста Грубского инженер Толовев всем ходом вещей убеждает в том, что жизнь обогнала его, что правы энтузиасты-новаторы строительства. Старый инженер сознает свои ошибки и с радостью занимает место среди строителей-патриотов.

Опытный снабженец Либерман, за своими нарядями и сводками не видевший тех живых людей, которых он призван обслуживать, под влиянием товарищеской критики, под влиянием фактов реальной действительности и всей обстановки на стройке преграждает в сознательного и активного помощника строителей, становится полноценным членом коллектива.

Раскрыты образы и характеры многих людей через их труд на благо любимой Отчизны, через показ закономерности в наших условиях победы всего нового, прогрессивного над косностью и отсталостью определяют ценность фильма «Далеко от Москвы».

Эти качества были заложены прежде всего в романе В. Ажаева и в сценарии М. Папая. Постановщик фильма А. Столер и исполнители воплотили их в правдивых, реалистических образах. Авторы картины творчески освоили богатый материал романа и воспроизвели его на экране в его основных, самых существенных элементах. Ценность же идейного замысла В. Ажаева, богатство его жизненных наблюдений, великолепное знание изображаемой действительности и талантливая, глубокая обрисовка образов советских людей таковы, что правильное перенесение их на экран сообщает фильму большую силу и убедительность.

Мих. СЕРГЕЕВ.

## Переработаем 500.000 тонн!

Наш Днепровский порт оснащен первоклассными механизмами. На одном из них — семитонном грейферном кране «ПП-31» — второй год работает наша команда.

В нынешнюю навигацию мы должны были переработать 300 тысяч тонн грузов. Зная, что это далеко не предел, мы выдвинули встречный план: к 33-й годовщине Октября переработать 400 тысяч тонн.

Я и члены команды тт. Желябов и Губа решили использовать все имеющиеся для повышения производительности. В первую очередь мы нанесли ставить под обработку а. Если раньше ставили под

кран только 4 вагона, то потом увеличили количество вагонов до 6 и более. Кран мы ставим с таким расчетом, чтобы он сначала выгружал грейфером первый и четвертый вагоны, затем второй и пятый, третий и шестой.

Способ выгрузки и погрузки «вагон-судно» дал нам экономию на одном цикле в 10—12 секунд, а в общей сложности мы довели погрузку судов до 200 тонн в час.

Большую роль в улучшении работы крана сыграл тщательный уход за ним. Мы своевременно делаем смазку, всегда имеем под рукой запасные части и т. д. Все это позволило нам использовать механизм по времени на 83,8 процента.

Обязательство, взятое к 33-й годовщине Великого Октября, мы перевыполнили — переработали 440 тысяч тонн грузов. Не остановившись на этом, мы обязались дать сверхплановую выработку. В итоге за нынешнюю навигацию мы переработали 483 тысячи тонн.

Учитывая опыт нынешнего года, команда крана в будущую навигацию обязуется совершенствовать способ погрузки, дорожка каждой секундой, переработать не менее 500 тысяч тонн различных грузов.

А. ТЮПКО,  
ст. крановщик.

## Вдохновенный труд

Шкипера Ивана Кокорина, крепкого, точно из гранита высеченного человека, на Печору знают все. Каждый раз, когда он плывет на своей барже № 697 мимо ед и деревень, люди желают ему счастливого плавания и большой воли.

Иван Кокорин — старейший шкипер Печорского бассейна. За свои 63 года он много пережил, многое испытал, изучил плесы и перекаты Печоры. Горючая любовь к Родине, чувство долга перед страной давали ему силы выходить победителем из единоборства со стихией.

...Поздней осенью 1947 года Иван Кокорин шел в последний рейс. В трюмах его баржи лежало несколько сот тонн муки для жителей Нижней Печоры. В пути внезапно ударили морозы, река стала. Пришлось отогать якоря.

Зимовка в случайной стоянке. Пустынные берега, суровые северные ветры...

Всю зиму старый шкипер не отходил от баржи. Он берег груз, который доверила ему Родина. Длительными ночами он думал о том, как спасти судно и груз, когда придет весна и могучая лавина льда двинется вниз, сметая все на своем пути.

Днем Кокорин шел на берег, устанавливая мертвяки и крепил к ним стальные тросы. В соротаградские морозы старик лопатил пенной лед, оказывая баржу.

Незадолго до вскрытия реки он осматривал плоты своих тросов. Надежные стальные тросы крепко связывали баржу с берегом. Однако Иван Кокорин встревожился:

— А если не выдержат? Пройдет народное добро!

Старик снял фуфайку и спустился в трюм. Он ввалил на плечи лежавший с краю мешок и понес его на берег.

В течение 20 дней Иван Кокорин носил на берег драгоценный груз, забывая об отдыхе. 300 тонн муки были спасены.

Шкипер спас не только хлеб но и бар-

жу. Он оберегал ее от ударов льда, направляя все свои силы...

Четыре года плавает Иван Кокорин на барже № 697. Он одним из первых шкиперов бассейна выполнил пятилетний план грузооборот.

В нынешнем году, как и всегда, перевыполнив навигационное задание, шкипер сдал баржу в загон без ремонта, а сам, взяв топор, пошел работать плотником по ремонту непаровых судов. Не может сидеть без дела честный советский труженик Иван Кокорин, не может он жить, не заботясь повседневно о народном добре.

В один из жарких июньских дней шкипер баржи № 693 Владимир Лексин вышел из конторы Печорского порта чем-то расстроенный.

— В чем дело, Владимир Михайлович? — Да баржа простывает длиннее времени. Никак разгрузить не соберутся. — отвечал он с досадой. — А я даром зарплата получать не привык, мне план выполнять надо: обязался дать 110 процентов.

Через несколько дней баржа была разгружена, и Владимир Лексин ушел в очередной рейс. Снова повстречались мы с ним уже глубокой осенью, когда суда становились на зимовку. Ножились руки. Шкипер сказал радостно:

— Выполнил! — И, как бы покаяясь, добавил:

— Навигационный план выполнил на 128 процентов!..

Побликих примеров нового, коммунистического отношения к труду можно привести много. Речники Печоры вместе со всеми советскими людьми с радостью используют свое великое право на труд во славу любимой Отчизны.

ПЕЧОРА.

## Множим успехи соревнования

В зиму 1949—1950 гг. команда парохода «Маршал Толбухин» поставила свое судно в загон без заводского ремонта. В течение всей навигации мы принимали меры к тому, чтобы зимой вновь обойтись одной лишь профилактикой. Своё слово команда сдержала: навигационный план выполнили на 152,3 проц., сэкономили 30 тонн топлива, встали на зимовку в загон имени Буйбышева без заводского ремонта.

Дружно и организованно велись мы за профилактику. Первый помощник механика тов. Глазунов вместе со своей вахтой проводил работы по главной машине и вспомогательным механизмам, второй помощник тов. Валуин возглавлял работы по гребным колесам, старший машинщик тов. Рыбов руководил очисткой парового котла и работами по приделке арматуры

котла. В профилактике активное участие принимали и члены палубной команды: штурман тов. Шейн, рулевые тт. Васильев, Ахчин и др.

В период профилактики вахты также соревновались между собой, регулярно подносили итоги соревнования. Мы уложились точно в отведенные на профилактику сжатые сроки и сдали судно в технической готовности с оценкой «хорошо».

Закончив профилактику на своем судне, мы вновь собрались, подвели итоги соревнования и дали наказ тем, кто зимой работает в затонах: с таким же огоньком, так же добросовестно выполнять ремонт на других судах.

М. КАРГИН,  
механик парохода  
«Маршал Толбухин».

## УВЕКОВЕЧЕНИЕ ПАМЯТИ ВЫДАЮЩЕГОСЯ РУССКОГО МЕХАНИКА В. И. КАЛАШНИКОВА

ГОРЬКИЙ. 28 декабря. (ТАСС). Далеко за пределами города Горького известно имя талантливого конструктора и изобретателя В. И. Калашникова, столетие со дня рождения которого страна отмечала в прошлом году. В. И. Калашников сыграл большую роль в развитии отечественного судостроения.

Вчера на фасаде одного из старейших

зданий, стоящих на берегу Волги, в торжественной обстановке была установлена мемориальная доска.

На мраморе нанесены слова: «Здесь, на заводе с 1870 г. по 1889 г. и с 1895 г. по 1898 г. работал выдающийся русский механик-новатор в речном флоте Василий Иванович Калашников».

## Обмен передовых опытом

Днепровский арматурщик-строитель тов. Омеличев завоевал в бассейне широкую популярность. Он из месяца в месяц перевыполняет производственные задания, дает продукцию отличного качества. Такой же известностью пользуется знавший арматурщик Дона тов. Доценко. В нынешнем году

тт. Омеличев и Доценко вступили между собой в социалистическое соревнование. Систематически переписываясь друг с другом, они делятся опытом работы, своими достижениями.

КИЕВ (наш корр.).

## ШАХМАТЫ

Конкурс решений шахматных задач.

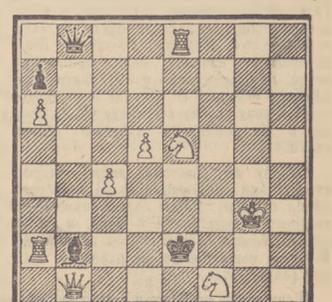
Участники шахматного конкурса, организованного спортивным «Водник» и газетой «Речной транспорт», должны были решить шесть двухходовых задач.

В номере 102 газеты были указаны решения трех задач конкурса. Приводим решения остальных трех задач.

Задача № 4

Решение 1. с4—с5.

В этой задаче интересно использована тема, сущность которой заключается в том, что черная фигура бьвает «привязана» к двум каким-либо точкам, которые она обязана защищать. В задаче, предложенной в конкурсе, такой первой точкой является поле b2, которое черным ферзем должен охранять из-за грозившего мата 2Лa2—b2X. С другой стороны черным ферзем не может допустить развязывание белого коня, и, таким образом, в роли другой «точкой» высту-



пает целая диагональ b8—h2, которую черным ферзем не может покинуть. После первого хода белого черным ферзем вынужден покинуть свою позицию, с которой он держит под прицелом обе точки:

- 1. ... Фb8—b4 2. Кe5—c4X.
- 1. ... Фb8—b3 2. Кe5—d3X.
- 1. ... Фb8—b7 2. Кe5—d7X.
- 1. ... Фb8—b6 2. Кe5—c6X.

За правильное решение четвертой задачи засчитывается 4 очка.

Задача № 5. Белые: Крg1, Фd6, Le4, Сс6, Кс4, п. g4, h4 (7).

Черные: Крf3, Сс2, Кb1, Ке6 п. h5 (5).

Решение 1. Сс6—a4.

Тема этой задачи заключается в том, что дальнобойная белая фигура становится позадидиальной черной фигурой. После хода черной фигуры в противоположном направлении, блокирующего поле около черного короля, открывается линия для ставшей в засаду белой фигуры. Тематический вариант задачи конкурса. 1. Сс6—a4. Сс2:e4. 2. Са4—d1X.

За пятую задачу засчитывается 5 очков. Задача № 6. Белые: Крe1, Fe4, Лa6, Сb6, Кс3 п. a5, g4 (7).

Черные: Крd6, Лh5 п. b5, f4, h3, h6 (6).

Решение 1. Fe4—h7.

Красивый первый ход отдает черному королю ряд полей и удаляет от него белого ферзя.

Белые грозят 2. Сb6—d4X.

- В этой задаче следующие варианты:
- 1. ... Лh5—e5 2. Сb6—e3X.
- 1. ... Лh5—c5 2. Сb6—c7X.
- 1. ... Крd6—e5 2. Фh7—e7X.

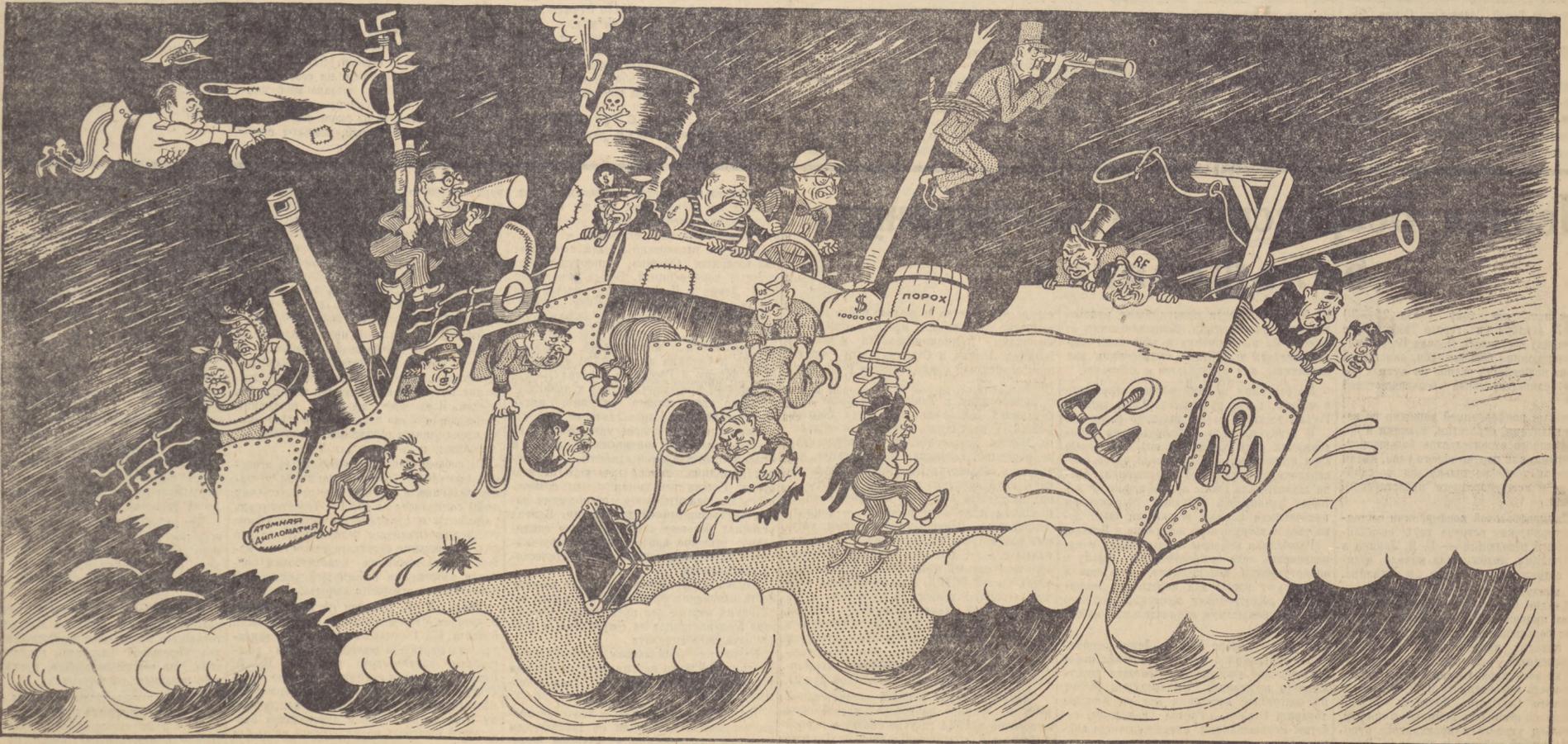
За правильное решение шестой задачи засчитывается 6 очков.

Учебно-спортивный отдел спорта «Водник».

СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ГАЗЕТЫ «РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ» ВЫХОДИТ 3 ЯНВАРЯ 1951 ГОДА.

## Черный сброд и его парход

Рис. В. АЙЗЕНА. Стихи Як. БЫЛАНИНА.



По бурным волнам океана  
Пиратское судно плывет.  
Шумит океан беспрестанно,  
Шумит он и грозно ревет.

Глядите, какая погода!  
Волна разыгралась, бурлит...  
Рождение нового года  
Бандитам добра не сулит.

Меж ними согласия нету.

На палубе — редкий бедлам,  
Посуда ржавая эта  
Расходится быстро по швам.

А волны вздымаются выше,  
Готовы в пучину увлечь...  
Рабы Уола-стрита, как мыши  
Почуяли странную тесть.

Попробуй шутить с океаном...  
На лицах написан испуг.

Уже Чан Кай-ши с Ли Сын Маюм  
Надеи спасательный круг.

Уж в бездну глядят обреченно  
(Смятение их велико!)  
И хмурый вола из Бонна  
И храбрый, как заяц, Франко.

Плохие дела у пиратов!  
Настал незавидный этап!

Одни приближают заплачу,  
Другие дерутся за трап...

Но ветер бушующий гневен  
Со штормом бороться легко ль!  
Напрасно кричат что-то Бевин,  
Трубу взяла напрасно де Гоальс.

Всё мраком крошечным покрыто.  
Не выбраться, видно, вовек.

Вопит перепуганный Тито,  
Встревожены турок и грек.

И даже проснувшийся Эттли,  
Вскочив, из каюты глядит:  
Лазейки спасительной нет ли?  
А буря гудит и гудит...

Им плавать осталось немного.  
Весь сброд будет скоро сметен,

Хоть атомной бомбою строго  
Стихи грозит Ахесон.

Поход этой банды безумен,  
Свершит историю суд.  
Ни бешеный Черчиль, ни Трумэн  
Уже корабля не спасут!

Ответственный редактор  
В. Ф. КУТЬЯНОВ.