

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ



№ 8 (18)

АВГУСТ 1951 г.





Москва, аэродром „Внуково“ (см. в этом номере журнала очерк „На мирных воздушных путях“).

Фото А. ГАРАНИНА.

Фото М. ГРАЧЕВА.

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ
№ 8 (18) ВЫХОДИТ В ШЕСТИ ИЗДАНИЯХ: НА РУССКОМ, КИТАЙСКОМ, АНГЛИЙСКОМ, ФРАНЦУЗСКОМ, НЕМЕЦКОМ И ИСПАНСКОМ ЯЗЫКАХ АВГУСТ 1951 г.



На полях колхозов и совхозов советской страны в разгаре уборка урожая. Большое количество комбайнов и других сельскохозяйственных машин позволило полностью механизировать многие трудоемкие процессы уборочных работ.

На снимке — уборка озимой пшеницы в Шполянском районе, Киевской области. На переднем плане — колхозницы Евдокия Онищенко и Ольга Криско.

Фото В. ШАХОВСКОГО.

ПРАЗДНОВАНИЕ ДНЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР В МОСКВЕ



В. Д. Соколовский, И. С. Юмашев, Л. А. Говоров, И. С. Конев, С. М. Штеменко, П. Ф. Жигарев, В. М. Молотов, А. И. Микоян, Н. С. Хрущев, К. Е. Ворошилов, Н. А. Булганин, И. В. Сталин, Л. П. Берия, Г. М. Маленков, Л. М. Каганович, А. А. Андреев, Н. М. Шверник, А. Н. Косыгин, М. А. Суслов, П. К. Пономаренко и М. Ф. Шкирятов на празднике, посвященном Дню Воздушного Флота СССР. Тушино, 8 июля 1951 года.

Фото Ф. КИСЛОВА.



На Тушинском аэродроме в день праздника. Слева — москвичи наблюдают за воздушным парадом. Группа самолетов пролетает над аэродромом, образуя слова „Слава Сталину”; справа — высадка массового парашютного десанта.

Фото Ю. ЧЕРНЫШЕВА, А. УСТИНОВА и С. КОРШУНОВА.

ЗАМЕТКИ ОБОЗРЕВАТЕЛЯ

И. АНДРОНОВ

БОГАТЫЙ УРОЖАЙ

В Советском Союзе — горячая пора уборки зерновых культур. Созрели фрукты и овощи, приближаются сроки уборки сахарной свеклы, хлопка, риса, кукурузы, картофеля.

Труженики села вырастили богатый урожай. В Лабинском районе, Краснодарского края, например, с площади 24.000 гектаров собрано в среднем по 23 центнера пшеницы. На Украине, в Молдавии, в Грузии немало колхозов собирает более 25 центнеров пшеницы с гектара. В Сталинской области колхозники, использующие новые сорта озимой пшеницы, подняли урожайность до 35 центнеров с гектара.

Засушливые степи Дона... Еще несколько лет назад урожай в 13—18 центнеров с гектара считался в этих местах большим достижением. Ныне многие колхозы снимают здесь по 25 центнеров пшеницы с гектара. Советский народ успешно борется с засухой, которая веками являлась бичом для земледельцев степных и лесостепных районов. Защитные полосы молодых лесов, высаженных более чем на 2.000.000 гектарах, уменьшают влияние суховея. Тысячи новых водоемов дали живительную влагу колхозным полям.

Около четырех миллионов колхозников обучались прошлой зимой на различных агрономических и зоотехнических курсах. К началу уборки было подготовлено большое число новых трактористов, механиков, шоферов, комбайнеров. Они умело используют сложные сельскохозяйственные машины.

В зерновом хозяйстве все шире применяется комплексная механизация. Без прикосновения человеческого рук зерно, солома, солома убираются с поля, механизмами производится также очистка и сушка зерна. Все это значительно уменьшает потери зерна, на много сокращает сроки уборки. В колхозе имени Сталина, Ставропольского края, например, в прошлые годы уборка зерновых продолжалась до 45 дней. Ныне она завершена за 15 дней.

Обильный урожай позволяет многим колхозам сделать важные приобретения. Колхоз имени Ильича, Краснодарского края, продав государству часть полученного зерна, пополнил племенное стадо, купил два мощных ветродвигателя, пять электрических моторов, автопоилки и электрическую аппаратуру для доения коров. В колхозе строятся восемь капитальных помещений для скота, шесть птичников, сепараторные пункты, механизированные цехи для приготовления кормов, кирпичный и черепичный заводы.

От общественных амбаров к усадьбам колхозников идут автомобили и телеги с хлебом, выданным авансом в счет выработанных колхозниками трудовых. В Лагодехском районе, Грузинской ССР, например, на трудодни распределяется зерна вдвое больше, чем в прошлом году. В колхозах Краснодарского края сотни семей уже получили авансом по три—четыре тонны пшеницы. Мирный труд приносит свои богатые плоды.

Радостно в эти дни в советской деревне, и радость эту разделяет с тружениками села весь советский народ.

НА НОВОМ ПОДЪЕМЕ

На заводах и фабриках Советского Союза подведены итоги работы за первое полугодие. Они свидетельствуют о непрерывном расширении гражданской промышленности СССР. На много возросло производство сельскохозяйственных машин, станкостроительные предприятия стали выпускать десятки типов новых станков, увеличился выпуск товаров широкого потребления, перевыполнила полугодовой план пищевая промышленность.



В честь Дня Военно-Морского Флота СССР на Москве-реке состоялся водный праздник.
Фото М. ВОЛКОВОЙ.



Всесоюзный день физкультурника советские спортсмены встретили массовыми соревнованиями. На снимке — старт марафонского бега, данный в Москве, на стадионе „Динамо“.
Фото В. ГРЕБНЕВА.

Празднование Дня Военно-Морского Флота СССР. Массовый звездный заплыв моряков в Севастополе.

Фото В. ЕГОРОВА.





6 июля в Кремле, в Свердловском зале, состоялось вручение международной Сталинской премии „За укрепление мира между народами“ выдающемуся деятелю международного движения в защиту мира, крупнейшему французскому ученому, председателю Всемирного Совета Мира Фредерику Жолио-Кюри. На снимке — выступление Фредерика Жолио-Кюри после вручения ему премии.

Фото А. ГАРАНИНА.

Мирный характер развития советской экономики бросается в глаза каждому приехавшему в Советский Союз из-за рубежа. Американская профсоюзная делегация, совершив путешествие по советской стране, проехав пять тысяч миль, в своем заявлении, сделанном на пресс-конференции, подчеркнула:

„Что касается подготовки к войне, то сообщения, распространяемые в нашей стране, являются полностью дезориентирующими. Мы видели только мирную экономику — никакого перехода на военное производство. Автомобильные заводы, которые мы видели, продолжают выпускать пассажирские автомобили. Производство их не сокращается для того, чтобы производить танки и авиационные моторы. Тракторные заводы продолжают выпускать тракторы. Один из крупнейших металлургических заводов в стране в Запорожье производит не пушки, броню или боеприпасы, а сталь для мирных машин и оборудования, включая автомобили“.

Миролюбивая политика советского правительства наглядно видна и в грандиозном размахе строительства гидроэлектростанций и оросительных систем на Волге и Дону, в Туркмении и на Украине... Новыми достижениями начали второе полугодие многотысячные коллективы этих великих строек коммунизма. Строители Волго-Донского судоходного канала за весь прошлый год уложили в основные сооружения Цимлянского гидроузла 100.000 кубических метров бетона, а за шесть с половиной месяцев этого года уже уложено 500.000 кубических метров!

В советской промышленности все шире разворачивается массовое движение рабочих за наилучшее использование машин и механизмов.

До последнего времени высшей ежемесячной производительностью комбайна на добыче угля было 15.000 тонн. Она была достигнута известным шахтером Донбасса Василием Кучер, удостоенным в марте 1951 года Сталинской премии. Теперь это достижение превзойдено молодым шахтером Кузбасса Павлом Трефелевым, который усовершенствовал приемы работы на подземном комбайне и добыл за месяц 20.050 тонн угля. Слава о доблести сибирского горняка прошла по всей стране. Методы его труда становятся достоянием многих тысяч советских рабочих.

НАРОДНЫЕ ПРАЗДНИКИ

Июль был месяцем трех народных праздников.

В День Воздушного Флота СССР на Тушинский аэродром, под Москвой, направились нескончаемые вереницы автомобилей, троллейбусов, автобусов, трамваев. Десятки тысяч москвичей и колхозников подмосковных сел заполнили огромную территорию, прилегающую к аэродрому. Все с восхищением следили за воздушным парадом, во время которого советские авиаторы демонстрировали свои успехи в овладении сложной авиационной техникой, свое возросшее летное мастерство.

Широкое участие приняли в празднике и многочисленные любители авиаспорта. Отличное пилотирование большой группы самолетов провели мастер завода „Красный пролетарий“ Владимир Марков, шофер Геннадий Печников, кладовщик Виктор Донецкий и другие. Воздушный спорт в Советском Союзе становится все более массовым. Им с увлечением занимается советская молодежь.

Большим праздником был День Военно-Морского Флота СССР. В городах и селах происходили народные гулянья, водно-спортивные состязания, в которых участвовали тысячи спортсменов — водителей моторных судов, гребцов, пловцов и т. д.

Трудящиеся СССР любят спорт. Массовость — характерная черта физкультурного движения в СССР. Растет мастерство советских спортсменов. Только в этом году они установили более 200 всесоюзных рекордов, 18 раз превышали мировые достижения. Свои новые успехи физкультурники и спортсмены СССР продемонстрировали в проведенный в июле Всесоюзный день физкультурника — праздник молодости, здоровья и силы.

МНОГОНАЦИОНАЛЬНОЕ ИСКУССТВО

По установившейся в СССР традиции летом коллективы столичных театров выезжают в области и районы Советского Союза для показа своих лучших спектаклей.

Театральные и музыкальные коллективы Москвы провели гастроль в Ленинграде, Киеве, Львове, Баку, Свердловске. Они показали свое искусство жителям Поволжья, строителям Куйбышевского и Сталинградского гидроузлов.

В то же время на сценах крупнейших московских театров выступали коллективы Свердловского драматического театра, Уральского народного хора, ансамбль песни и пляски терских казаков, Карело-Финский государственный драматический театр...

Большую гастрольную поездку по стране совершил ансамбль народного танца Молдавской ССР, побывавший во многих городах Сибири и на острове Сахалине.

В высокогорные районы Центрального Тянь-Шаня выезжали 120 артистов Киргизского театра оперы и балета. Машины с декорациями, реквизитом и бутафорией передвигались по горным дорогам. В отдаленных аулах Киргизии театр с успехом показывал свое искусство.

Азербайджанский драматический театр давал спектакли на ташкентской сцене в Узбекской ССР. Артисты Армении гостили в Грузии. В Армении выступали артисты Ленинграда. А зрители Ленинграда тепло встречали грузинских мастеров искусства.

Живой обмен культурными ценностями братских народов СССР помогает дальнейшему расцвету искусства в Советском Союзе.



Гостившая в СССР делегация албанских женщин посетила Кремль. На снимке — гости в Георгиевском зале Большого Кремлевского Дворца.

Фото В. САВОСТЬЯНОВА.

Через этот шлюз суда, пришедшие с Волги, будут попадать в Волго-Донской судоходный канал.

На нижнем снимке — архитектурный проект шлюза, выходящего главным фасадом в сторону реки Дон.



АРХИТЕКТУРА ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА

Беседа с начальником Архитектурного отдела Гидропроекта Р. ЯКУБОВЫМ.



Коллективу зодчих Гидропроекта поручено архитектурное проектирование Волго-Донского судоходного канала, Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций на Волге, а также Главного Туркменского канала.

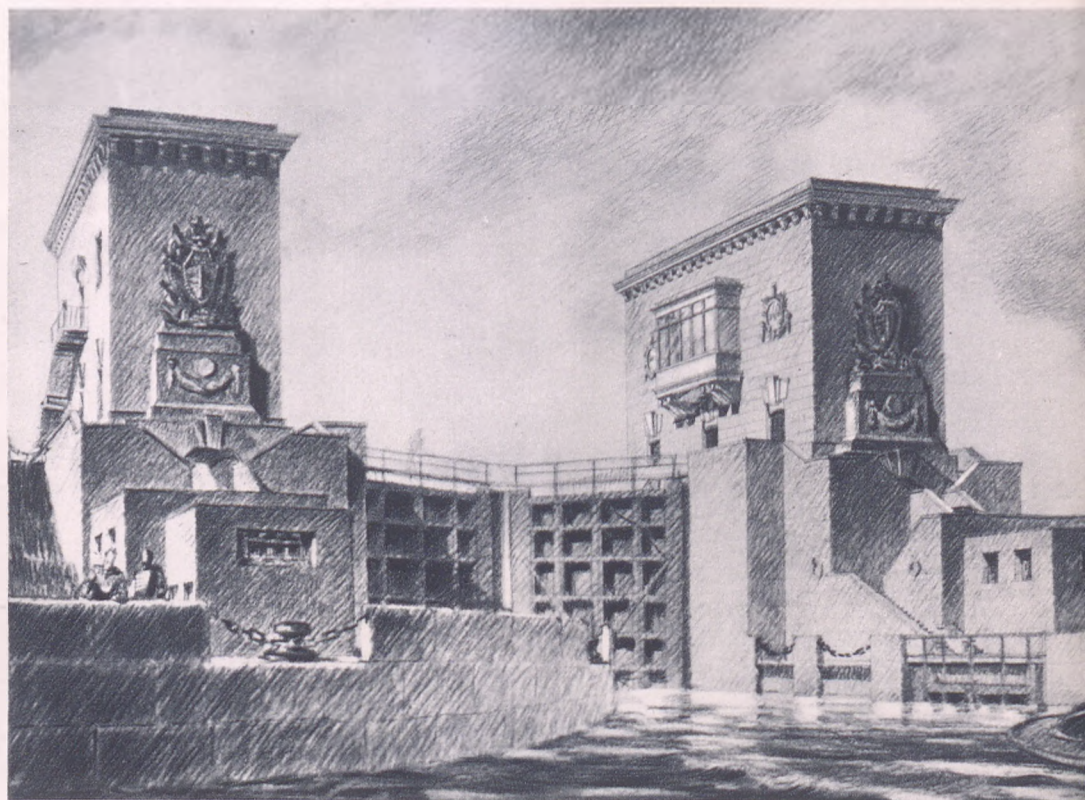
Проекты архитектурного оформления Волго-Донского канала в основном уже разработаны. Эту творческую задачу архитекторы решили, создав единый грандиозный комплекс, в котором индивидуальные черты каждого отдельного сооружения подчинены ансамблю и стилю, основанному на лучших образцах русской классической архитектуры.

При входе в Волго-Донской канал со стороны Волги будет воздвигнута монументальная скульптура И. В. Сталина — вдохновителя и руководителя борьбы советского народа за построение коммунизма. Работа над скульптурой поручена лауреату Сталинской премии Евгению Вучетичу.

Двадцатидвухметровая скульптурная фигура будет отлита из бронзы, а пьедестал и лестничные сходы — сделаны из гранита.



Архитектурный проект входного шлюза, расположенного на Цимлянском гидроузле.



Архитектурный проект шлюза № 8 на Волго-Донском судоходном канале.

На берегах волжского входа в канал запроектированы здания, которые образуют новые архитектурные ансамбли растущего города-героя Сталинграда.

Шлюзы у входов в канал как со стороны Волги, так и со стороны Дона задуманы в виде грандиозных триумфальных арок.

Шлюз, сооружаемый у Сталинграда, представит собой огромное трехэтажное здание, оформленное пилястрами. Десятый шлюз, расположенный на водоразделе канала, между Береславским и Варваровским водохранилищами, в отличие от остальных будет иметь на третьем этаже четырехсторонний портик. Все остальные девять промежуточных шлюзов представляют собой однотипные здания, решенные в строгих монументальных формах. Несмотря на то, что принципиально эти сооружения спланированы как типовые, каждое из них сохраняет присущие только ему индивидуальные архитектурные черты.

Второй частью Волго-Донского судоходного пути является Цимлянский гидроузел. Здесь сооружаются земляная дамба, водосливная плотина и мощная гидроэлектростанция. Цимлянское водохранилище, простирающееся от станицы Цимлянская до входа в канал со стороны Дона, имеет длину до двухсот восьмидесяти километров. Гидроэлектростанция на водохранилище, бетонная водосливная плотина, а также и другие гидротехнические сооружения запроектированы как единый архитектурный ансамбль. Первая задача зодчих, работавших над проектом, заключалась в том, чтобы найти гармоничное сочетание архитектуры сооружений с гидротехническими конструкциями и электротехническим оборудованием будущей станции. Вторая и не менее трудная задача состояла в том, чтобы найти правильный масштаб архитектурных элементов сооружения, поскольку гидроэлектростанция и плотина со стороны водохранилища будут обозреваться издали, а с железнодорожного и автомобильного путей, проходящих по плотине, наоборот, — на весьма близком расстоянии.

Весь архитектурный ансамбль завершается шлюзом, который выходит главным фасадом в сторону реки Дон. Здания

этого сооружения запроектированы в виде пьедесталов под монументальные скульптуры конных всадников — донских казаков.

Работы по проектированию архитектурного облика великих строек коммунизма осуществляются в творческом содружестве большой группой советских зодчих. Всеми работами руководит главный архитектор Гидропроекта, лауреат Сталинской премии, действительный член Академии архитектуры СССР Л. Поляков.

Исключительно важное народнохозяйственное значение сталинского плана преобразования природы на обширных пространствах юго-восточной части Советского Союза, создание глубоко-водного пути, соединяющего Белое, Балтийское и Каспийское моря с Азовским и Черным морями, а также историческое значение расположения Волго-Донского водного пути в районе великих царицынско-сталинградских битв за советскую Родину — такова идея, определяющая архитектуру Волго-Донских сооружений.



Вход в один из шлюзов канала, оформленный в виде триумфальной арки в честь победы советского народа во второй мировой войне.



Архитектурный проект будущего входа в Волго-Донской судоходный канал с реки Волги. На проекте слева — скульптура И. В. Сталина.



Архитектурный проект сооружаемой сейчас Цимлянской гидроэлектростанции.

ВОЗРОЖДЕННЫЙ ИЗ ПЕПЛА

Справа — панорама Советской улицы в Минске. Эта улица, как и другие, была разрушена и сожжена фашистскими захватчиками. Ниже помещена фотография, сделанная в 1944 году. Так выглядела Советская улица в день освобождения города.

1951

1944



1944

1951

Слева — разграбленный и подожженный отступающими гитлеровцами один из клубов Минска. На нижнем снимке — здание этого клуба, восстановленное в годы первой послевоенной пятилетки.





Лев МАЦКЕВИЧ,
главный архитектор города Минска.

Фото М. АНАНЫНА.

Безотрадную картину являл Минск в 1944 году, после изгнания фашистских захватчиков. Город лежал в развалинах. Лучшие улицы — Советская, Ленинская, Комсомольская, Энгельса — представляли собой пустыри, загроможденные остатками взорванных и сожженных домов, горы золы и щебня.

Мосты через реку Свислочь были взорваны, парки и скверы изрыты траншеями. Полностью разрушили гитлеровцы промышленные и коммунальные предприятия, а их оборудование вывезли в Германию.

В любой капиталистической стране подобные разрушения сделали бы восстановление города невозможным.

Белорусский народ при огромной помощи правительства СССР и лично Иосифа Виссарионовича Сталина восстановил 200 улиц города, сделал его краше и лучше, чем он был до войны.

В первые же дни после освобождения столицы Белоруссии на стенах разрушенных зданий появились транспаранты: „Из щебня развалин, из пепла пожарищ мы восстановим тебя, родной Минск!“. Десятки тысяч жителей города приняли участие в расчистке улиц от завалов, закапывали траншеи, снимали проволочные заграждения, бережно подбирали каждый уцелевший кирпич. Своим личным трудом каждый житель Минска стремился ускорить возрождение родного города.

Государство вкладывает в восстановление столицы Белоруссии огромные средства.

В 1946 году был разработан и утвержден правительством Белоруссии генеральный план восстановления и развития города. В разработке плана приняли участие виднейшие архитекторы и инженеры Москвы, Ленинграда, Минска. В основу генерального плана была положена сталинская забота о человеке — о том, чтобы создать максимум удобств и комфорта для всех трудящихся.

За последние шесть лет в городе полностью восстановлены все отрасли городского хозяйства. Работают на новой технической базе промышленные предприятия. Заводы и фабрики выпускают продукции значительно больше, чем в довоенном 1940 году. За послевоенные годы Минск стал одним из крупнейших индустриальных центров Советского Союза.

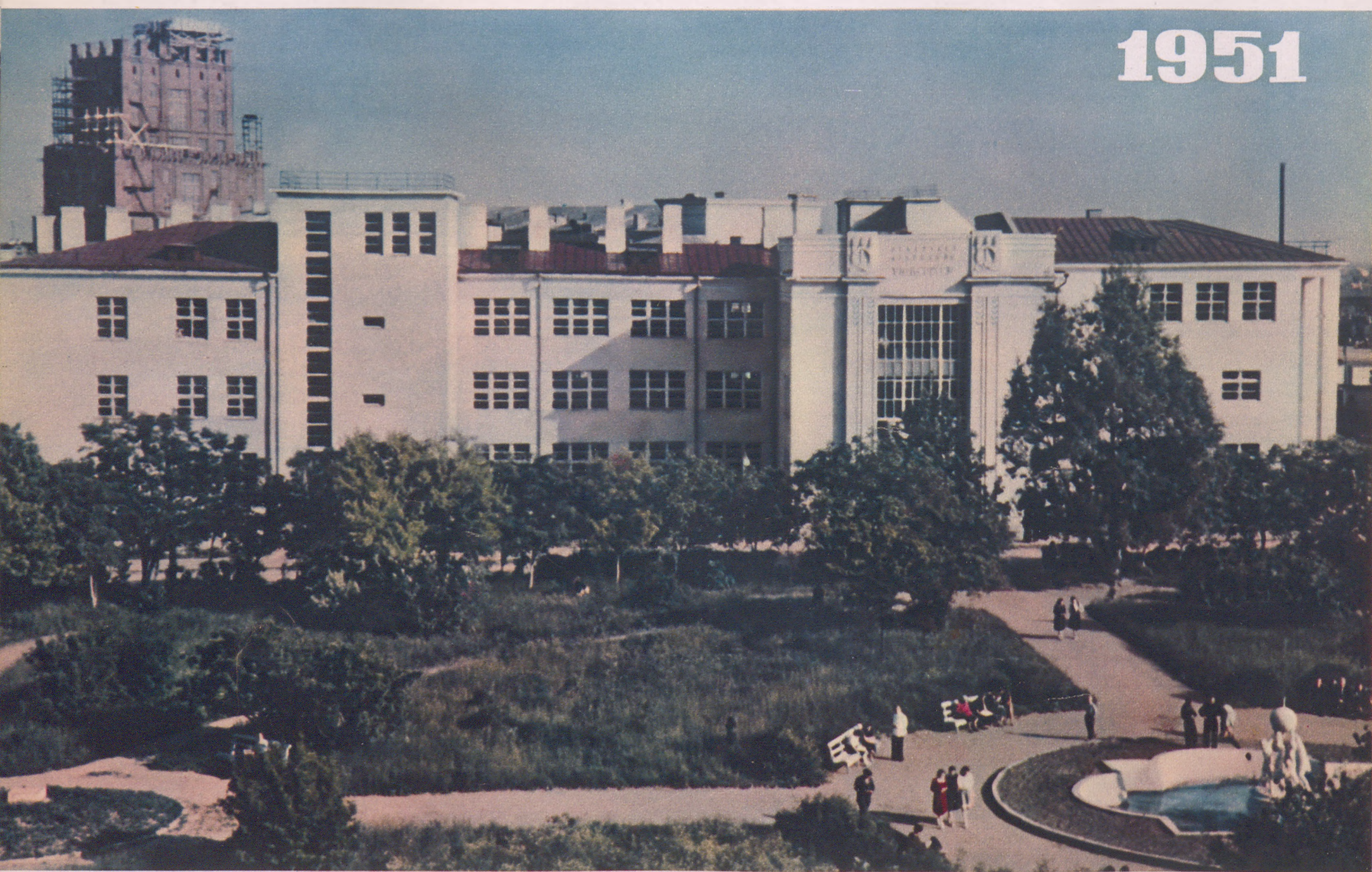
Большой размах приняло строительство жилых домов и общественных зданий. За пять лет восстановлено и построено 460.300 квадратных метров жилой площади. Восстановлены здания Академии наук БССР, одиннадцати высших учебных заведений, 19 техникумов, драматический театр, театр оперы и балета, 4 кинотеатра, 18 школ, клубы и т. д. Трамвай, водопровод, канализационная сеть, электростанции — все коммунальное хозяйство столицы не только восстановлено, но и превзошло довоенные размеры.



Председатель Минского городского Совета депутатов трудящихся Константин Длугашевский (справа) и главный архитектор города осматривают новостройки белорусской столицы.



Отступая из Минска, фашистские оккупанты подожгли университетский городок (верхний снимок). Здания, принадлежащие университету, восстановлены (нижний снимок).



Главная магистраль Минска — Советская улица — построена заново. Она представляет собой проспект, проезжая часть которого равна 24 метрам. Покрытие улицы уложено на прочной бетонной подушке и окаймлено двенадцатиметровыми тротуарами, вдоль которых высажены цветы и сорокалетние липы.

Реконструкция Советской улицы вызвала необходимость переустройства пересекающих ее магистралей — улиц Володарского, Комсомольской, Ленинской, Энгельса, Янки Купалы и др., причем Комсомольская и Ленинская улицы превращены в широкие бульвары с большими деревьями, газонами и цветами.

На центральной площади в 1952 году будет воздвигнут 43-метровый памятник воинам Советской Армии и партизанам, павшим в боях с фашистскими захватчиками. Работы на этой площади идут полным ходом. Здесь пришлось разобрать большое количество завалов и выполнить земляные работы общим объемом около 150.000 кубических метров.

Привокзальная площадь, являющаяся как бы вестибюлем города, в этом году расширяется более чем в три раза. На территории, прилегающей к зданию вокзала, будут разбиты скверы и цветники. Въезд в город со стороны площади украшают две одиннадцатизатажные башни. Они являются частью архитектурного ансамбля привокзальной площади, вокруг которой строятся новые жилые дома.

Одновременно со строительством большой размах приняло благоустройство города. 142.000 квадратных метров улиц получают новое покрытие, высаживаются 25.000 деревьев, кустарники и цветы. Коллективы промышленных предприятий Минска считают для себя делом чести досрочно выполнить заказы, связанные с работами по благоустройству столицы Белоруссии.

Минск становится одним из красивейших и наиболее благоустроенных городов Советского Союза.

Груду развалин оставили гитлеровцы на месте Комсомольской улицы Минска. Жители города помогли строителям расчистить завалы и подготовить строительные площадки. Теперь Комсомольская улица отстроена и стала наряднее прежнего.



Минск продолжает расти. На снимке — строительство многоэтажного жилого дома на привокзальной площади. Впереди — бригадир каменщиков Матвей Мусатов.



Москва, Киевский вокзал. Здесь всегда царит оживление, — бесконечные потоки пассажиров принимает и провожает советская столица.

СТАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Фото А. ШАЙХЕТА, Я. РЮМКИНА и С. ТАРТАКОВСКОГО.

Пространства Советского Союза огромны: расстояние от самой северной точки страны до южной — 5.000 километров, а от западной до восточной — вдвое больше. Вот почему роль железных дорог в СССР имеет особое значение.

И. В. Сталин говорил, что „развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие... СССР, как государство, был бы

Читатель журнала „Советский Союз“ Додли Ньюпорт пишет из Лондона:

„Являясь работником английских железных дорог, я хотел бы видеть на страницах журнала материал, посвященный железным дорогам и железнодорожникам Советского Союза“.

С такой же просьбой обратился в редакцию читатель Сарджоо Прасад из Индии.

Отвечая на письма читателей, редакция публикует на этих страницах статью и ряд снимков.

немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное

значение железнодорожного транспорта в СССР“.

За годы советской власти был создан именно такой транспорт. В 1950 году на железные дороги СССР приходилось 85 процентов всего грузооборота.

В годы, предшествовавшие второй мировой войне, сеть железных дорог СССР была уже настолько мощной, что общая длина рельсовых путей в несколько раз превышала окружность земного шара.

Громадный ущерб железнодорожному транспорту нанесли во время войны гитлеровские оккупанты. Отступая под ударами Советской Армии, гитлеровцы создавали на пути отступления пресловутую „зону пустыни“ —

Электропоезд в пути. Железнодорожный транспорт в СССР электрифицируется все шире и шире. На центральном снимке — машинист-стахановец В. Блаженков поддерживает во время движения поезда двустороннюю радиотелефонную связь с дежурным по станции.



Огромное количество грузов перевозится в Советском Союзе по железным дорогам, сеть которых растет с каждым годом. На снимке — паровоз системы лауреата Сталинской премии инженера Лебединского ведет тяжелый товарный состав.



уничтожали метр за метром железнодорожное полотно, взрывали мосты, сжигали вокзалы, депо, склады, увозили в Германию оборудование.

За годы послевоенной пятилетки построены сотни новых вокзалов, проложены тысячи километров железнодорожных путей. Сооружены новые железные дороги, в частности в районах Севера и Средней Азии.

Советский железнодорожный транспорт оснащается все новой и новой техникой отечественной конструкции и производства. За годы, прошедшие после войны, на дорогах страны появилось большое количество паровозов, электровозов и тепловозов, товарных и пассажирских вагонов новых конструкций. На многочисленных магистралях курсируют замечательные паровозы серии „Л” Коломенского завода. Они отличаются простотой конструкции, удобны в эксплуатации, имеют очень высокие тяговые качества. На напряженных участках дорог и в безводных районах Средней Азии с успехом применяются новые советские тепловозы „ТЭ-1” и „ТЭ-2”, а также электровозы улучшенных конструкций.

Большую роль в повышении пропускной способности дорог играет их электрификация. В истекшем пятилетии работы по электрификации железнодорожных линий велись на Урале, в Закавказье и Кривом Роге, а также на пригородных участках Москвы, Ленинграда, Риги, Киева, Баку, Таллина. Общая протяженность электрифицированных участков возросла по сравнению с довоенным 1940 годом на 165 процентов.

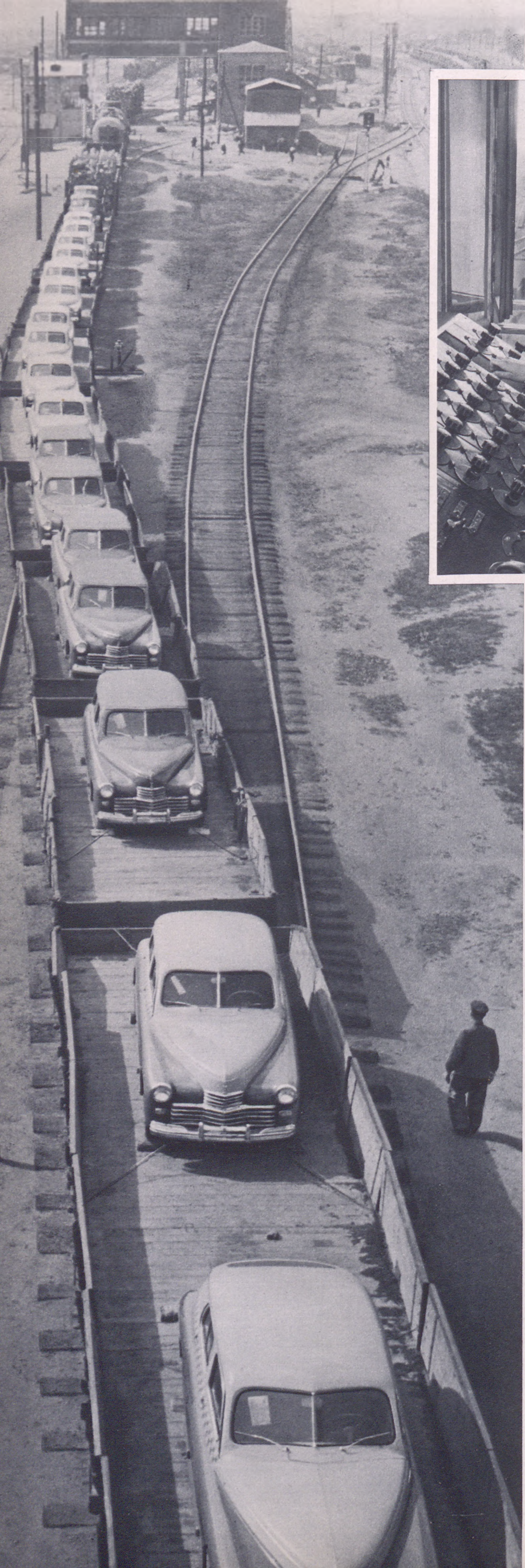
Как и в других отраслях народного хозяйства СССР, на железных дорогах страны большое внимание уделяется облегчению условий труда. Более двадцати типов новых машин и механизмов введено за последние годы в эксплуатацию на строительстве и ремонте путей. Это — балластеры, путеукладчики, путевые струги, саморазгружающиеся вагоны, щебнеочистительные машины и др. Одна уборочная машина

Тепловоз „ТЭ-2” — послевоенная продукция Харьковского завода транспортного машиностроения.



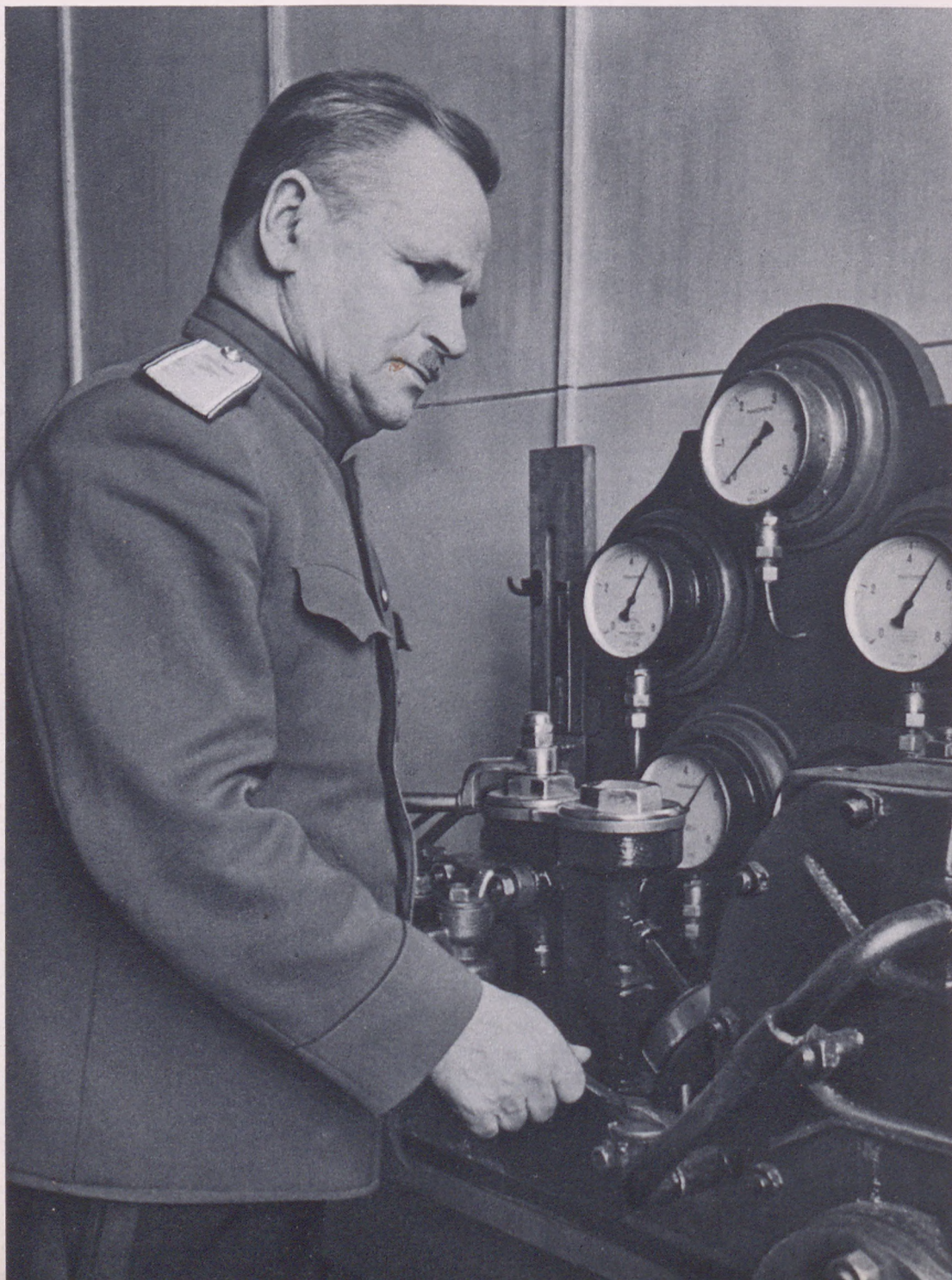
Один из лучших машинистов Южной дороги Герасим Бондаренко. Справа от него — перво-классный советский паровоз „Иосиф Сталин”.





На железных дорогах СССР при формировании составов широко применяется автоматическая централизация. С помощью электромеханических устройств на горках переводятся стрелки, сортируются в необходимой последовательности вагоны. На снимке — оператор механизированной горки В. В. Новикова у пульта управления. Слева — эшелон с автомобилями, сформированный на автоматической горке.

На нижнем снимке — лауреат Сталинской премии И. Матросов — конструктор широко известного тормоза, носящего его имя.



системы Балашенко заменяет до 400 рабочих. Составы саморазгружающихся вагонов новейшей советской конструкции полностью механизировали такую трудоемкую работу, как разгрузка балласта. Советский электробалластер, подобного которому нет ни в одной стране, быстро и точно производит при помощи электромагнитов под'емку пути любой конструкции. Путьекладчик системы инженера Платова полностью механизировал работы по снятию старой и укладке новой путевой решетки при реконструкции пути.

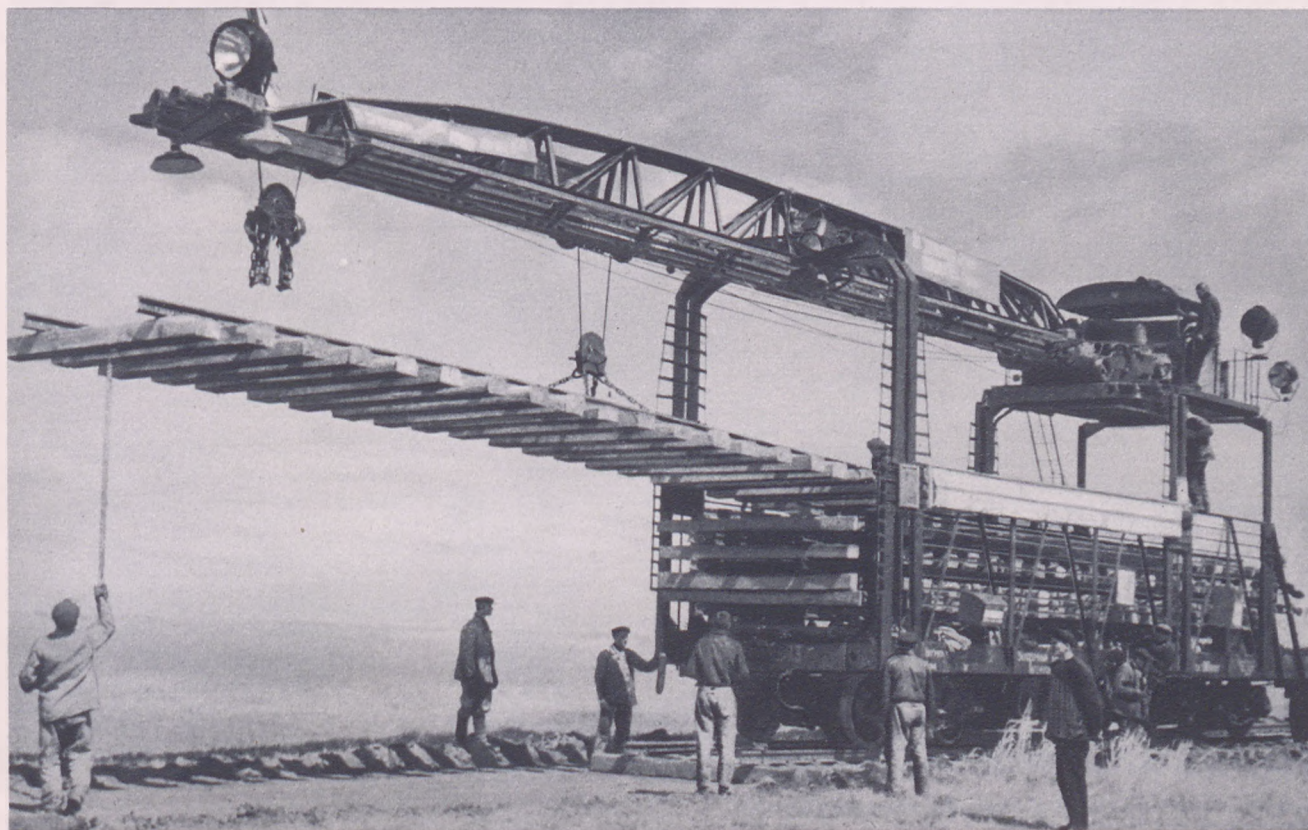
Советские инженеры разработали и внедрили в практику горочную автоматическую централизацию, автоматизирующую работы по сортировке вагонов на станциях.

Эти и многие другие машины и механизмы — бесспорный успех советской инженерной мысли, успех новаторов производства. За создание и внедрение образцовой железнодорожной техники и передовых методов труда в послевоенный период более 100 работников железнодорожного транспорта удостоены Сталинских премий.

Большое значение для дальнейшего развития железнодорожного транспорта имеет получившее широкое развитие среди советских машинистов движение новаторов-пятисотников, т. е. машинистов, увеличивших среднесуточный пробег паровозов до 500 и более километров. К этому движению примкнули также вагонники, путейцы, связисты, поездные диспетчеры и другие железнодорожники. Социалистическое соревнование пятисотников позволяет перевыполнять государственные нормы оборота вагонов, а это — один из важнейших качественных показателей работы транспорта. Ускорение оборота вагонов на одни сутки позволяет дополнительно грузить тысячи эшелонов с оборудованием, хлебом, товарами широкого потребления, сельскохозяйственными ма-



Много различных машин работает на строительстве новых железнодорожных магистралей. На снимке — грейдеры-элеваторы.



Путеукладчик системы инженера Платова за работой. Укладывая готовые секции рельсового пути, машина продвигается вперед по только что сооруженному участку дороги.

шинами — всем, что необходимо для дальнейшего развития народного хозяйства страны.

Грузооборот советских железных дорог огромен. Ежедневно в стране грузится значительно больше 100.000 вагонов, что намного выше довоенного уровня.

В социалистическом государстве железнодорожники окружены большим вниманием и заботой. На транспорте создана широкая сеть разнообразных курсов, на которых десятки тысяч людей бесплатно учатся, повышая свой технический уровень, приобретая более высокую квалификацию. В стране для подготовки работников транспорта имеется свыше 150 технических школ, 84 техникума, 13 институтов и академия.

В распоряжение железнодорожников Советское государство предоставило десятки дворцов культуры, сотни клубов и библиотек. На магистралях работают специально оборудованные вагоны-клубы. На узловых станциях созданы дома техники и технические кабинеты, пропагандирующие передовой опыт железнодорожников-новаторов, знакомящие с новейшими достижениями научной мысли в области совершенствования транспорта.

На лучших курортах страны работники транспорта имеют свои санатории и дома отдыха.

По решению советского правительства железнодорожники получают сверх заработной платы денежные надбавки за выслугу лет, а в старости — повышенные пенсии.

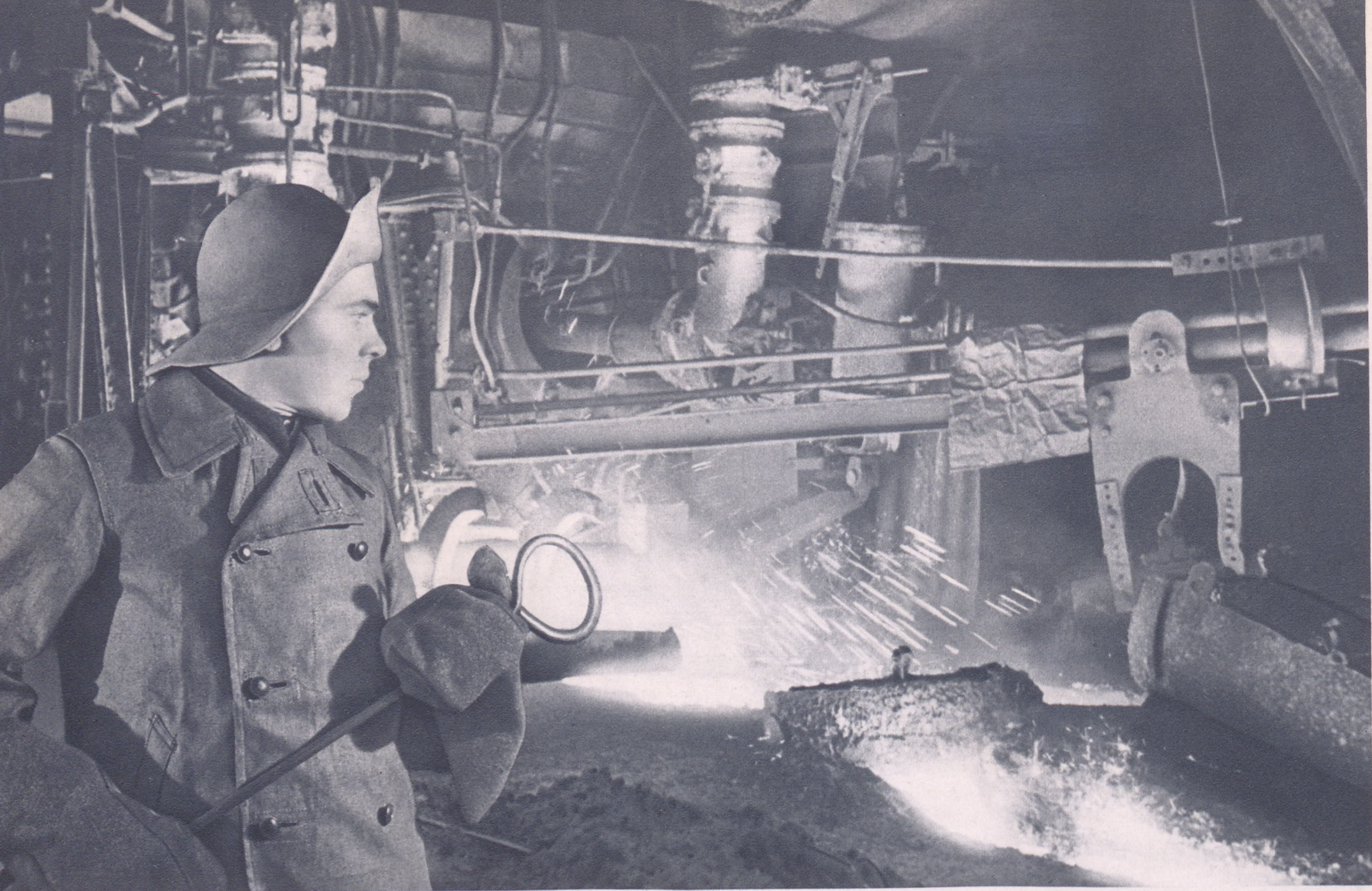
Более 150.000 железнодорожников награждены за доблестный труд орденами и медалями Советского Союза. Лучшим людям транспорта — выдающимся вожакам социалистического соревнования и технического прогресса — присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Передовые машинисты депо Люблино Я. Брусков, А. Орехов и М. Спиридонов. За ними виден один из жилых домов нового городка железнодорожников.

Ежегодно в СССР строится все больше жилых зданий для рабочих и командиров железнодорожного транспорта. На правом снимке — один из кварталов в городе Люблино, заселенных железнодорожниками.





Новатор производства — горновой Серовского металлургического завода, лауреат Сталинской премии Геннадий Фукалов.

На нижнем снимке — в сквере у Дворца культуры почетные металлурги (слева направо) Павел Лавров, Иван Павлов, лауреат Сталинской премии обер-мастер Никита Соколов и мастер Иван Мелещенко.



УРАЛЬСКИЕ МЕТАЛЛУРГИ

В. ЗАПРЕТИЛИН.

Фото И. ТЮФЯКОВА.

Так уж принято в советской стране — расстояния измерять от Москвы. Город Серов находится далеко от столицы. Отыщите на карте СССР центр Урала — Свердловск, и выше него, у шестидесятой параллели, вы найдете этот город.

На всю страну славится работа металлургов Серовского ордена Трудового Красного Знамени завода, выполняющего заказы многих предприятий страны.

Труд не на хозяина-капиталиста, а на самих себя, на свое государство трудящихся вызвал к жизни широко развернувшееся стахановское движение. Металлурги Серова ежегодно перевыполняют государственный план.

Особенно велики успехи доменщиков. Творческим трудом, новаторской смекалкой, совершенствованием производства они опрокинули устаревшие технические нормы по использованию металлургического оборудования и достигли таких темпов выплавки чугуна, каких не знает мировая история металлургии.

Коэффициент использования полезного объема печи — беспристрастный показатель мастерства доменщиков. В годы второй мировой войны этот коэффициент на Серовском заводе был значительно выше единицы. После войны доменщики Серова взяли обязательство досрочно завершить свою послевоенную пятилетнюю программу и выполнили ее за два с половиной года. К концу первой половины 1951 года коэффициент использования полезного объема печей, работающих на коксе, был доведен здесь до 0,620. Такого коэффициента не достигал ни один доменный цех в мире.

Производственные успехи серовских доменщиков — результат творческого труда, наиболее разумного и рационального использования техники. За послевоенные годы серовские доменщики осуществили механизацию

процессов подачи шихты и уборки продуктов плавки, добились слаженности в работе всех участков цеха, самостоятельно изыскали лучшие профили печи, провели исследование различных методов загрузки и выбрали из них наиболее рациональные.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании доменщики Серова заняли первое место, завоевав переходящее Красное Знамя Совета Министров СССР и Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов. Доменный цех Серовского металлургического завода носит почетное звание „Лучший доменный цех Советского Союза“.

Любовью и уважением окружены на заводе новаторы производства. Доменщик Иван Костин изобрел специальный молоток для пробивки летки доменной печи, модернизировал „пушку“ для заделки этой летки, сконструировал оригинальные троллейбусы для подвозки шихты, возглавил инициативу рабочих во многих других ценных начинаниях. Начальник цеха Василий Морозов, обер-мастер Никита Соколов и самый молодой горновой, воспитанник ремесленного училища Геннадий Фукалов за разработку и промышленное внедрение новых методов форсированного ведения доменной плавки удостоены Сталинской премии. Есть на заводе горновые, которые нередко доводят коэффициент использования полезного объема печи до 0,56 — 0,53. Это — рекордные показатели в практике современной металлургии.

Быстро распространяется в советской стране новаторская инициатива передовиков производства. Как только советским людям стали известны замечательные достижения серовских металлургов, со всех концов страны посыпались на завод запросы, письма. В Серове побывали представители металлургических заводов Урала. Они тщательно изучили методы и приемы работы серовских доменщиков, поделились своими соображениями и опытом. Возвратясь на свои предприятия, они применили методы металлургов Серова.

В Советском Союзе лучшие люди производства, естественно, становятся активными общественными и государственными деятелями. Около



Концерт заводской самодеятельности во Дворце культуры серовских металлургов. Выступает дочь стахановца-металлурга Элеонора Лежнина. На нижнем снимке — в одной из комнат Дворца культуры молодой горновой Петр Лопатин делится с рабочими опытом своей стахановской работы.





В городе Серове ведется большое жилищное строительство. На снимке — постройка нового жилого дома для металлургов.

тридцати лет непрерывно работает в доменном цехе Дмитрий Мухаркин. Он трудился на разных участках и всюду пытливно вникал в тонкости порученного ему дела. Мухаркин и сейчас совершенствует свое мастерство, изучает теорию, ищет новые способы увеличения выплавки чугуна. Каждое свое достижение передовой металлург стремится сделать достоянием других доменщиков. Коллектив смены, которой он руководит, уже в течение многих лет держит первенство в социалистическом соревновании. На заводе Мухаркин известен и как активный общественный деятель. Трудящиеся Серова избрали старого кадрового рабочего депутатом Верховного Совета Российской Федерации.

Среди доменщиков есть и депутаты Серовского городского Совета. Это старший горновой Григорий Шагин, машинистка под'ема Татьяна Пирожкова, весовщица Алевтина Тренихина, начальник смены Иван Богородицкий и другие.

Высокопроизводительный труд на благо народа отмечен государственными наградами. 77 человек, работающих в доменном цехе завода, награждены орденом Ленина, 93 человека — орденом Трудового Красного Знамени, десятки рабочих, техников, инженеров имеют другие награды.

Из года в год растет материальная обеспеченность металлургов. Средний месячный заработок горнового не бывает ниже двух — двух с половиной тысяч рублей. Старший горновой Григорий Шагин зарабатывает, например, 3.450 рублей в месяц, а газовщик Иван Афанасьев — 2.970 рублей. Но это не все. Многие рабочие завода наряду с заработной платой получают крупные денежные суммы за выслугу лет. В одном только 1950 году государство выплатило серовским доменщикам за выслугу лет 1.442.000 рублей.

Как и всем советским рабочим и служащим, доменщикам Серовского завода обеспечен ежегодный отдых за счет государства. В минувшем году многие горновые, засыпщики, газовщики и другие рабочие доменного цеха провели свои отпуска на курортах Крыма и Кавказа, побывали в местных домах отдыха.

Велика тяга рабочих к знаниям. Доменщики учатся без отрыва от производства на курсах мастеров социалистического труда, в школе рабочей молодежи и металлургическом техникуме. Более 280 человек недавно окончили цеховые курсы по повышению квалификации.

Среди металлургов широко развит спорт. Одни только доменщики имеют две футбольные и хоккейную команды, которые успешно выступают на спортивных соревнованиях.

В часы досуга металлурги Серова посещают заводской Дворец культуры. Здесь работают кружки художественной самодеятельности, проводятся шахматные турниры, устраиваются спектакли, концерты, лекции. В уютных гостиных дворца нередко можно увидеть за беседой большие группы металлургов; это передовые рабочие — новаторы производства передают свой опыт стахановского труда.

Так живут и работают серовские металлурги — простые советские люди, стремящиеся к миру и процветанию своей Отчизны.



Проведать старого рабочего-металлурга Александра Частова (слева) пришел его товарищ Дмитрий Жуков. За свой безупречный труд оба они награждены высшей наградой страны — орденом Ленина.

Металлурги Н. Черкашенин (слева), М. Повираев и Я. Насыбуллин на привале во время охоты на берегу реки Какаа.





Ночной воздушный экспресс „Москва—Тбилиси” отправляется в рейс с поля Центрального московского аэропорта „Внуково”.

НА МИРНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПУТЯХ



Москва. Произвел посадку самолет, прибывший из Сочи. По трапу спускается радистка Зоя Терентьева, за ней работница торговой сети Нина Филиппова.

Николай БОБРОВ.

Со всех концов советской страны сходятся к Москве авиационные магистрали.

Москва — один из величайших в мире узлов воздушных сообщений. Она связана авиалиниями со всеми столицами союзных республик. Прямую воздушную связь с Москвой имеют также столицы автономных республик и почти все краевые и областные центры. Густая сеть воздушных дорог, общая длина которых превышает 175.000 километров, протянулась от Закарпатья до Сахалина, от гор Памира до Ледовитого океана.

Из Москвы летят самолеты в Польшу, Чехословакию, Венгрию, Румынию, Болгарию, в столицу Германской Демократической Республики — Берлин, в Монгольскую Народную Республику, в Австрию, Финляндию, Афганистан. Пассажиров, направляющихся в Китайскую Народную Республику, советские самолеты доставляют из Москвы в Читу, а оттуда — самолеты Советско-Китайского акционерного авиационного общества — в Пекин.

Воздушный путь из Москвы в Южно-Сахалинск — одну из самых восточных точек Советского Союза — занимает всего лишь 23 летных часа. Поездом до Владивостока, а потом паромом до Сахалина пришлось бы ехать более 300 часов.

Из Москвы и в Москву в любое время суток летят скоростные машины „Ильюшин-12”.

Фото А. ГАРАНИНА.

Немецко-фашистские захватчики разрушили множество зданий и сооружений в аэропортах Киева, Минска, Харькова, Воронежа, Запорожья, Одессы, Львова, Риги, Ростова, Сталинграда, Краснодара, Минеральных Вод, Вильнюса, Симферополя и других городов. За годы первой послевоенной пятилетки эти аэровокзалы восстановлены и вновь вступили в эксплуатацию.

Интересен по своему архитектурному оформлению Ленинградский аэровокзал, расположенный там, где проходила линия фронта в дни блокады города гитлеровскими войсками. Большая библиотека, комната отдыха, первоклассный ресторан, комфортабельные автобусы — все здесь к услугам пассажиров.

В одной из комнат корреспонденты журнала застали группу молодых геологов и радистов, отлетающих на Север. Отправления самолета ожидали и артисты Ленинградского академического театра оперы и балета имени Кирова. Они вылетали в Прагу на Международный фестиваль „Праздник весны 1951 года”. Жена ленинградского кочегара Дарья Федорова провожала улетающих в Прагу четырех дочерей. Не так давно три сестры трудились на Кировском заводе: Нина работала штукатуром, Нелли — поварихой, Катя — счетоводом, а четвертая — Настя — еще училась в школе.



У подъезда Ленинградского аэровокзала.

Заводской коллектив помог девушкам осуществить их давнишнюю мечту — стать певицами. Теперь сестры Федоровы, выступая в певческом квартете, завоевали большую популярность.

Пассажиры, пользующиеся советским воздушным транспортом, — это люди разных национальностей, самых различных возрастов и профессий. В аэропортах страны вы можете встретиться и с донецким шахтером и с охотником из Уссурийской тайги, на перроне у стоянки самолетов увидеть жителя Чукотки, хлопковод-туркмена, рыбака с Каспия, сибиряка-металлурга, закавказского лесоруба.

В Московском аэропорту „Внуково“ мы познакомились с научным работником Разымбетом Косбергеновым. Он рассказал, что летит в далекий Нукус собирать материалы для своей диссертации. Во время этого разговора прибыл самолет из Адлера. В числе других пассажиров находились инженер Александр Семенов и его жена. Они спустились по трапу, держа в руках пышные букеты южных цветов. Супруги работают в Заполярье, получили пятимесячный отпуск, уже успели отдохнуть в одном из санаториев курорта Сочи, но до конца отпуска еще далеко. Завтра полярники полетят в Ригу, потом совершат на теплоходе прогулку по Волге и самолетом возвратятся снова на далекий Енисей.

„Ильюшин-12“, направлявшийся в Тбилиси, как всегда, был полон пассажиров. Гул мощных моторов почти не проникал в кабину, качка не ощущалась: этот самолет очень устойчив в полете.

Со многими пассажирами довелось познакомиться в полете и в аэропортах на трассе Ленинград—Тбилиси. Среди них были и учитель математики Острогорской средней школы шестидесятидвухлетний Николай Глаголин, летевший в Астрахань к дочери, работающей там инженером-конструктором; и молодая работница Макеевского завода Фатыма Садыкова, возвращавшаяся в Сталино из Ульяновска, где она проводила свой отпуск; и команды мастеров футбола; и инженер-механик Сергей Лебедев, летевший в Куйбышев на новый кирпичный комбинат, который будет обслуживать строительство Куйбышевской гидроэлектростанции.

Ежедневно днем и ночью, круглый год, летая над облаками и в облаках, над равнинами



Внуковский аэропорт. Отсюда во все концы советской страны отправляются транспортные и грузовые самолеты.



В ожидании отправки самолета пассажиры завтракают в ресторане Ленинградского аэровокзала.



Бухгалтер Павел Дорошенко в номере гостиницы Ростовского аэропорта.



Здание вокзала Тбилисского аэропорта.

и горными долинами, над морями и зеленым раздольем лесов, над новыми стройками, над сотнями городов и сел, преодолевают громадные расстояния пассажирские и грузовые корабли.

В работе Гражданского воздушного флота большое место занимают перевозки грузов. Их перечень очень велик, разнообразна клиентура транспортной авиации. Заводы, фабрики, совхозы, новостройки, колхозы пользуются услугами воздушного флота для переброски грузов.

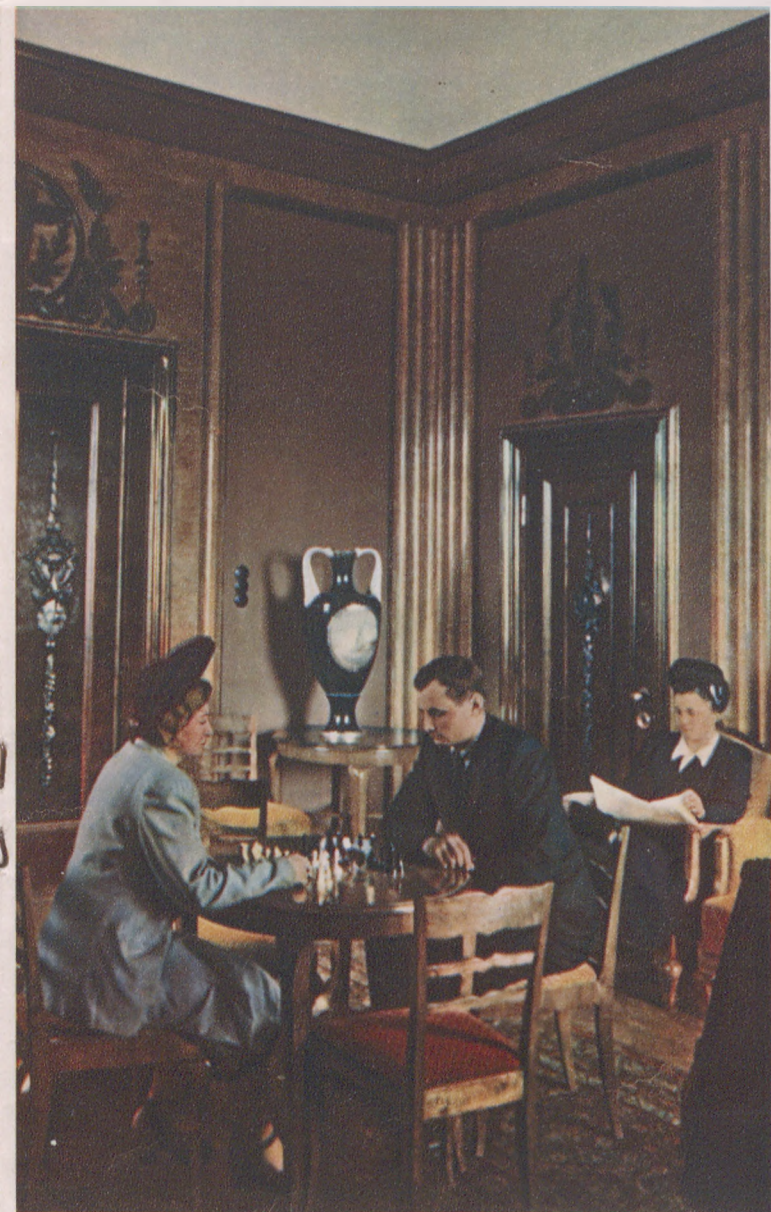
Какие же это грузы? Машины, станки и точные приборы, направляемые в адрес великих строек коммунизма; запасные части к тракторам и комбайнам; ценные меха; эфирные масла для парфюмерии; подшипники, кабель, электромоторы; сталь и другие металлы; медикаменты; специи и фрукты; шелка и бархат; гильзовая бумага; обувная фурнитура и т. д. и т. д.

Десятки тонн центральных газет и газетные матрицы ежедневно отправляет утренними рейсами столичный аэропорт, и эти газеты в тот же день читают жители Тбилиси, Баку, Еревана, Сочи, Сталино, Одессы, Ашхабада, Алма-Аты, Львова, Минска и других городов.

В день, о котором здесь идет речь, Ростовский аэропорт отправлял самолеты с грузами для стройки Волго-Донского канала и Цимлянского гидроузла. В Адлеровском аэропорту молодой инженер-агроном Мария Сергеева руководила погрузкой роз, гладиолусов, лилий.

Адлеровский аэропорт, обслуживающий здравницы курорта Сочи-Мацеста, примет этим летом 40.000 килограммов живой рыбы, которая будет доставлена сюда из низовьев Волги, с Кубани и Дона на самолетах в специальных аквариумах. Аэропорт отправляет воздушным путем в Москву, Сталино, Ленинград, Новосибирск, Свердловск яблоки, груши, персики, сливы, овощи.

„Пассажирами“ Аэрофлота бывают и пчелы, и однодневные цыплята, выведенные в инкубаторах, и мальки зеркального карпа, предназначенные для разведения в колхозных прудах. Иногда самолеты принимают так называемые „тяжелые живые грузы“, не столь спокойные и безобидные, как цыплята. Среди воздушных „путешественников“ встречаются и такие, которых



Комната отдыха в Ленинградском аэропорту. Здесь можно сыграть в шахматы, почитать газеты, журналы, книги.



Начальник аэродромно-диспетчерской службы Николай Якушев и диспетчер Елизавета Голубева на дежурстве.



Транспортный самолет „Ильюшин-12” летит вдоль берега Черного моря.

На нижнем снимке — в аэропорту „Адлер”. Сюда прибывают пассажиры, едущие отдыхать на курорты Сочи, Хоста и Гагра.



перевозят в железных клетках; это львы, тигры, рыси, барсы, козероги. А однажды Московский аэропорт принял от Зооцентра уже совсем необычный груз — молодого бегемота весом около 900 килограммов.

Наряду с основными магистралями в Советском Союзе широко развиты местные воздушные линии, связывающие города краев и областей с глубинными районными центрами, селами, заводами, совхозами и колхозами.

Воздушные путешествия прочно вошли в быт жителей глубинных районов. В Тбилисском аэропорту мы видели колхозников, прилетевших сюда, чтобы продать на рынке свежие огурцы и черешню.

Некоторые жители высокогорных сел Сванетии часто пользуются самолетом как самым обычным видом транспорта. До установления воздушной связи с горными населенными пунктами сваны добирались в Кутаиси выючными тропами в течение пяти—шести дней. Самолет доставляет их за 35 минут.

Полеты над горами Кавказа или Средней Азии требуют высокого мастерства вождения самолетов. Аэрофлот Советского Союза располагает отличными летными кадрами, которые круглый год водят транспортные машины и ночью и в трудных метеорологических условиях. Они водят свои мирные корабли по мирным магистралям страны, летают и над отрогами Памира, и над раскаленными барханами Кара-Кумов, и над тундрами Крайнего Севера, и над сопками Дальнего Востока.

Из года в год растут ряды „миллионеров” — летчиков, бортмехаников и бортрадистов, безаварийно налетавших по воздушным дорогам более одного, а то и двух миллионов километров. А летчики Николай Новиков, Николай Маркин, Петр Шишкин и старейший бортмеханик страны Василий Монахов налетали без единой аварии более чем по три миллиона километров каждый. Эти прославленные



Научный сотрудник Сухумской медико-биологической станции Г. Кондаков отправляет на грузовом самолете подопытных обезьян.

авиаторы провели в воздухе в общей сложности около 60.000 часов, то есть более семи лет!

Чувство нового, неустанное повышение своего идейного кругозора и специальных знаний, мужество, храбрость, инициатива, высокое чувство товарищества и личной ответственности — вот те качества, которые отличают советского авиарботника. Эти качества составляют традиции, созданные и культивируемые в авиации СССР.

Командир корабля, мастер скоростных рейсов Григорий Иванов работает на одной из самых больших в мире воздушных магистралей Москва — Хабаровск. В каждом рейсе экипаж самолета экономит тысячи килограммов горючего; это — одно из обязательств, взятых на себя летчиками в социалистическом соревновании. Инициатором массового движения за экономию горючего в гражданской авиации и за удлинение службы приборов выступил командир тяжелого корабля Герой Советского Союза Павел Михайлов.

В Тбилисском аэропорту частым гостем бывает самолет, в экипаже которого — представители пяти национальностей. Командир воздушного корабля — Харитон Цховребов, второй пилот — Николай Дрбоев и бортрадист Георгий Арутюнов — сыны народов Кавказа; бортмеханик Николай Антонов — русский; штурман Григорий Солчанюк — украинец. Этот дружный экипаж за отличную работу получил премию Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов и Главного управления Гражданского воздушного флота.

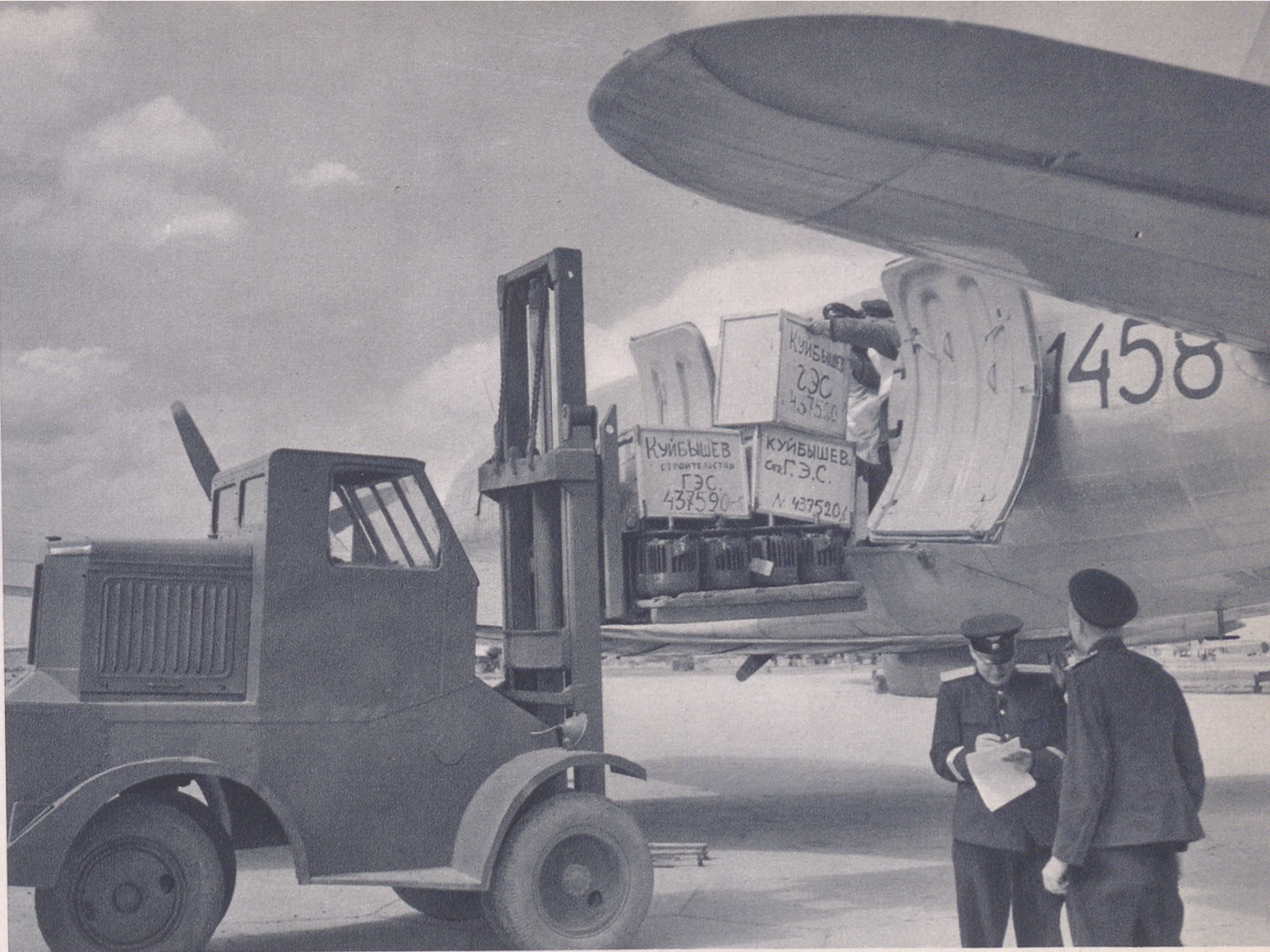
Подобных примеров — сколько угодно.

Полеты ночью, в туманы и снегопады стали обычными, их уверенно выполняют советские летчики.

Таковы впечатления от одного только рейса по одной магистрали. А по воздушным дорогам страны каждый день, каждый час мчатся сотни быстроходных кораблей.



Инженер-агроном Мария Сергеева руководит погрузкой цветов, выращенных в адлеровском совхозе „Южные культуры“.



Эти грузы самолет доставит на Волгу — туда, где сооружается одна из великих строек коммунизма — Куйбышевская гидроэлектростанция.

Командир воздушного корабля летчик Николай Маркин, безаварийно налетающий три миллиона километров.





„И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов в Кремле”.

АЛЕКСАНДР ГЕРАСИМОВ

Советская общественность отмечает семидесятилетие со дня рождения крупного мастера советской живописи — Александра Герасимова.

Уроженец города Козлова (ныне Мичуринск), Герасимов провел детство в условиях, закаливших его волю к труду. Еще в юные годы немало дорог исколесил он, жадно впитывая все разнообразие природы и быта народного. Озорной и физически сильный, молодой Герасимов увлекался и лихой скачкой на конях и разными играми, где требовались русская смекалка, сила, смелость.

Рано пробудились в юноше способности к живописи, и тяга к искусству все росла, укреплялась решимость пойти по этому пути. Отец Герасимова не стал мешать сыну, однако предупредил, чтобы тот надеялся отныне только на свои силы. Это не изменило намерений юноши. Он уехал в Москву держать экзамены для поступления в Училище живописи, зодчества и ваяния. Не имевший систематической подготовки, Герасимов с трудом справлялся с академическим заданием, но тут ему помогли рисунки с натуры, и профессора, высоко оценив их, приняли юношу в училище. Так началась новая полоса жизни.

Герасимов учился и в то же время зарабатывал на хлеб. Нелегкое это было время. Но талант и настойчивость победили. За картину „В. О. Ключевский на лекции в Училище живописи” Александр Герасимов получил в 1915 году звание классного художника первой степени. В этой работе уже сказалась свойственная художнику страсть к портретному мастерству и к сложнейшей композиционной проблеме — к портрету групповому.

Герасимов успешно окончил школу. Уже популярный, снискавший уважение учителей и товарищей, он сызнова начал заниматься в училище, поступив на этот раз на отделение зодчества. Снова годы упорного труда, снова ученическая скамья, — и вот молодой художник



А. М. Герасимов. Автопортрет.

получает звание архитектора. Он завоевывает большой авторитет среди студентов, в пору яростного гонения на реализм смело выступает на его защиту. Герасимов встречает злобные нападки со стороны футуристов и декадентов и в то же время приобретает все больше единомышленников.

Настойчиво отстаивая свои убеждения, художник последовательно воплощает их и в своем творчестве. Наряду с целой серией портретов он создает и жанровые картины, и яркие, сочные натюрморты, и пронизанные солнцем жизнерадостные пейзажи. И самая манера письма и то настроение, которым, как солнечным светом, было пронизано творчество Герасимова, — все говорило о том, что появилось новое, яркое дарование.

Советский строй, социалистическая эпоха особенно содействовали развитию дарования художника. Жизнь и деятельность величайших людей современности, новая жизнь страны, поднятая целина, пласты которой отваливает уже не старый плуг, а колхозный трактор, буйный урожай полей — вот что великолепно передает Герасимов.

Художник горячо любит природу. Ветер и буря так же сродни его душе, как и залитые солнцем благоухающие розы, как и степи, покрытые цветочным ковром, как и золото тихо колеблемых ветром колхозных полей. Художник-оптимист, выходец из народа, Александр Герасимов глубоко чувствует и понимает мажорную музыку, которая звучит в русской природе.

Интересна картина художника „Чернозем”, созданная в 1930 году. Средкой силой написал Герасимов развороченную трактором землю! Насколько мне помнится, никто до него не изображал так обновление земли, никто не показал так новую машинную технику на социалистических полях. А в результате пейзаж перерос в картину, трактуемую большую социальную тему.

Александр Герасимов — в центре борьбы за реализм. Он — человек активного темперамента, боец за высокоидейное советское реалистическое искусство, цель которого — служить народу и быть верным жизненной правде.

Одним из наиболее популярных произведений Герасимова является портрет „В.И. Ленин на трибуне“. На полотне с удивительной экспрессией изображен подлинный всенародный вождь, за которым идут миллионы. Советский народ знает, любит и ценит этот портрет. За ним последовал ряд непрерывных удач, выдвинувших Герасимова в первые ряды деятелей советского искусства.

Герасимов работает много и постоянно, соединяя творчество художника и большую общественную деятельность. В годы второй мировой войны он — на посту председателя Организационного комитета Союза советских художников СССР. Уделяя много времени и сил работе в комитете, Герасимов не отрывается от творчества, — он создает ряд портретов Генералиссимуса Сталина и Героев Советского Союза.

Художник-общественник, он возглавляет Академию художеств СССР и в качестве ее президента ведет большую, плодотворную работу.

Постоянный участник выставок, Александр Герасимов создает капитальные произведения, получающие широкое признание. Лучшие из этих произведений — „И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов в Кремле“, „Гимн Октябрю“, „Портрет В. М. Молотова“ и другие — отмечены Сталинскими премиями.

Правдиво и сильно художник воссоздает на полотне образ гениального вождя трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина. Такие полотна, как „И. В. Сталин на XVI съезде ВКП(б)“, „И. В. Сталин у мавзолея В. И. Ленина“ и другие, широко известны в народе и пользуются большой любовью.

Высоко отметило Советское государство деятельность выдающегося советского художника. Александр Герасимов награжден орденом Ленина и носит почетное звание народного художника СССР; он — лауреат четырех Сталинских премий.

Несмотря на почтенный возраст, художник полон бодрости, энергии и новых творческих замыслов.

В. ЯКОВЛЕВ,
народный художник РСФСР, лауреат Сталинской премии.



„Пионы“.



Групповой портрет старейших советских художников — И. Павлова, В. Бакшеева, В. Бялыницкого-Бируля и В. Мешкова.

ОГНИ УЗБЕКИСТАНА

А. ИОНОВ.

Фото Г. ПЕРМЕНЕВА
и А. ПАННА.

Быстро меняется облик степных просторов Узбекистана. Обновлены и широко разрослись старые города Средней Азии — Ташкент и Самарканд, Бухара и Коканд. Новые города-сады, утопающие в зелени колхозные села возникли в приречных оазисах.

На земле скотоводов и землепашцев Советское государство создало мощную индустрию. Город Чирчик стал в республике крупным промышленным центром. Каменноугольные месторождения разрабатываются на берегах Ангrena. В степи поднялись нефтяные вышки. В Узбекистане — стране хлопководов — до революции не было ни одной текстильной фабрики. Среди построенных за годы советской власти почти тысячи новых промышленных предприятий Узбекистана — более 150 текстильных, шелкообрабатывающих и швейных фабрик.

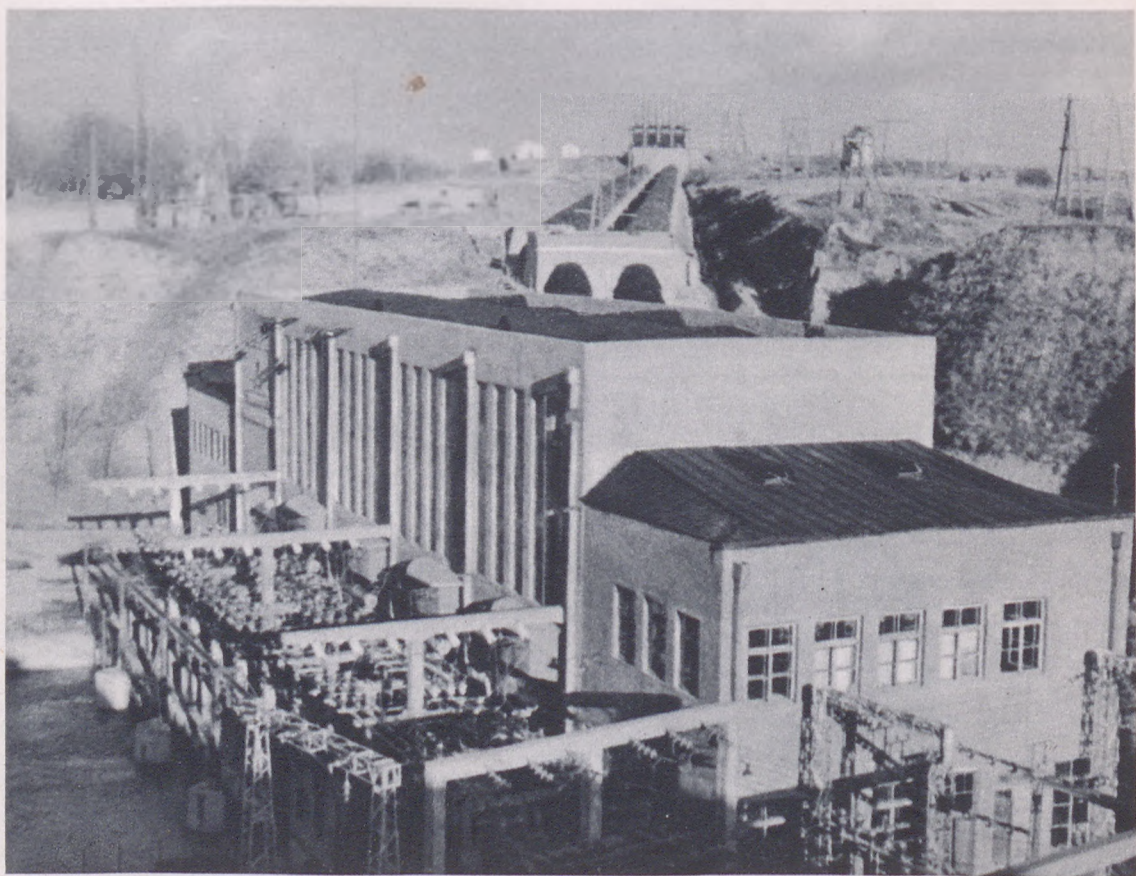
Коренные изменения ощутимы в пейзаже Узбекистана. Построенный двенадцать лет назад Большой Ферганский канал преобразил Ферганскую долину. Но с того времени проложено много других больших и малых каналов, создано много больших и малых водохранилищ. На реках и каналах действуют плотины и насосные станции, электроэнергетические каскады, сотни колхозных гидроэлектростанций.

Веками лежали нетронутыми мертвые земли с мрачным названием — Голодная степь. Недавно здесь сооружена одна из крупнейших в СССР — Фархадская гидроэлектростанция. На стыке Голодной степи и песков Дальверзина построен первый город узбекских металлургов — Беговат. Создан мощный гидротехнический узел, проложены каналы, обводнен большой степной массив. И орошаемая Голодная степь превращается в плодородную степь, новоселы собирают большие урожаи хлопка, разводят сады, строят селения.

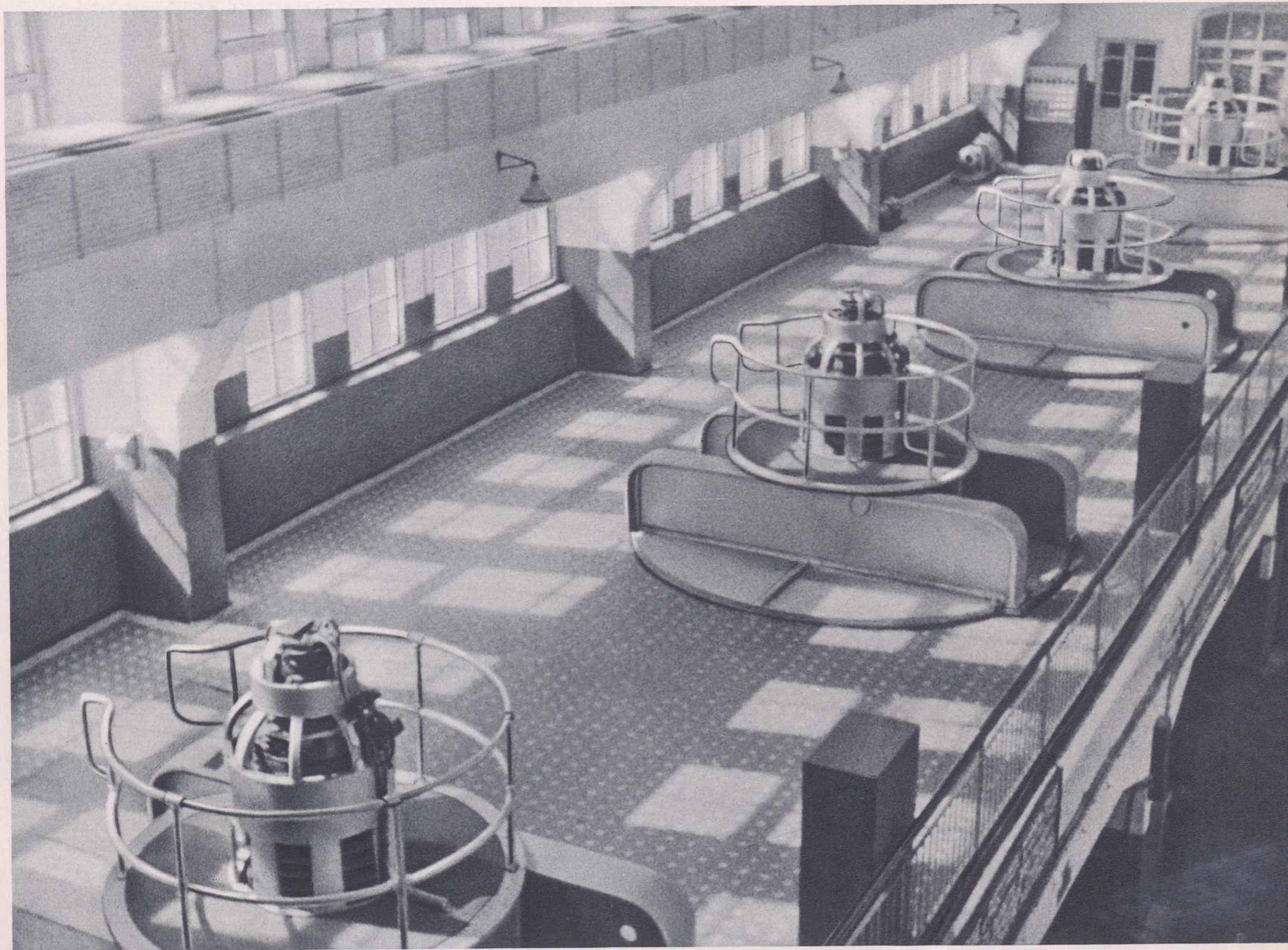
Электричество проникает всюду, — оно поставлено на службу созидательному



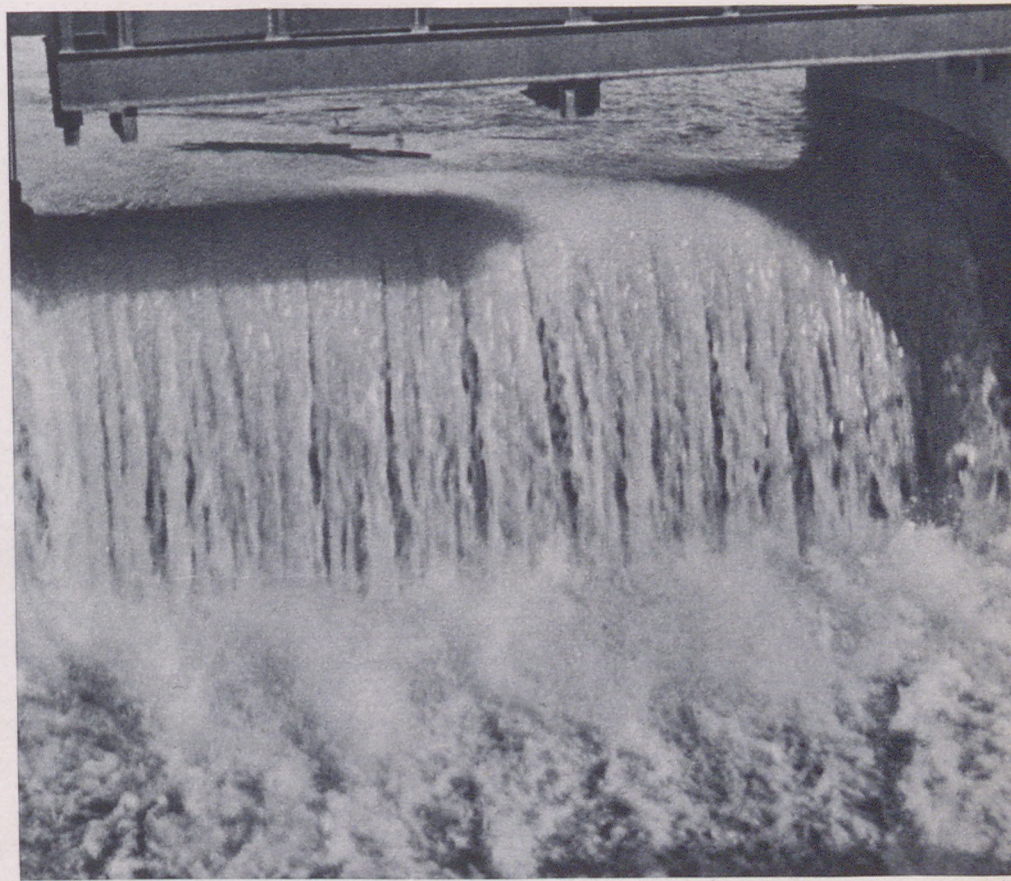
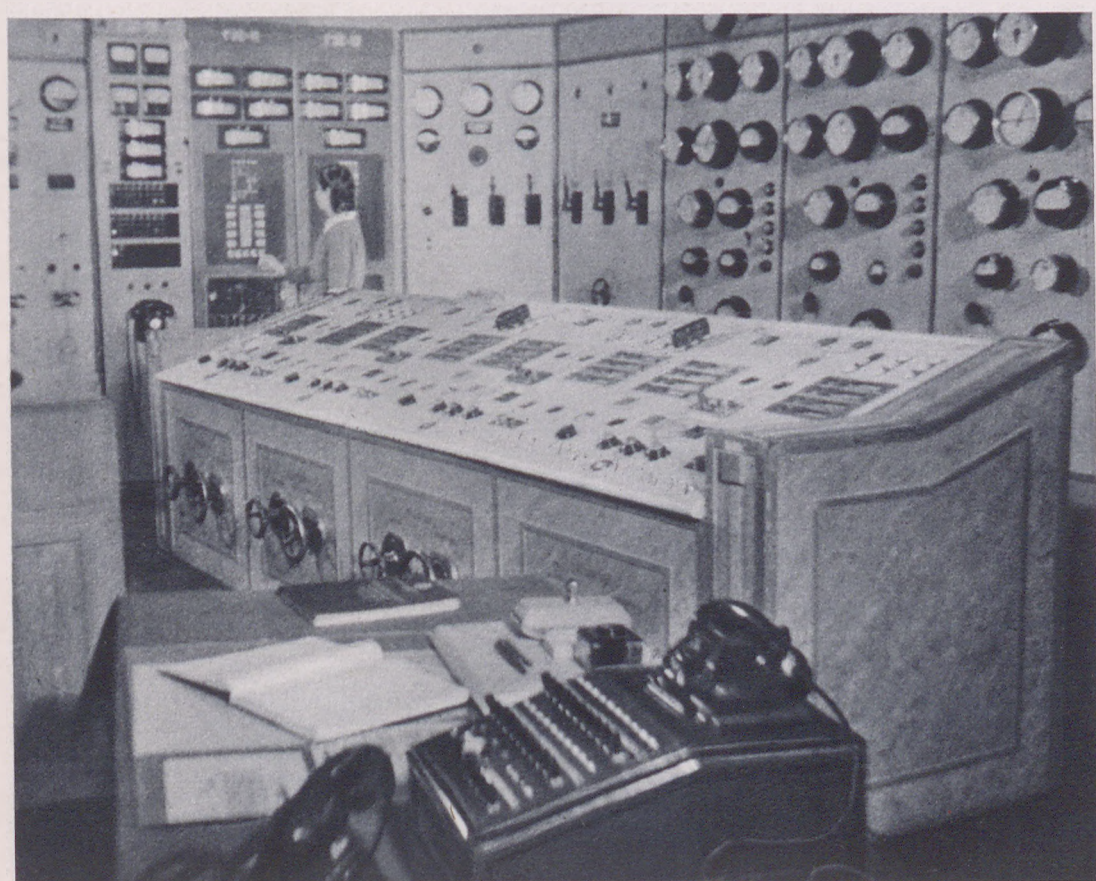
Водонапорный бассейн одной из гидроэлектростанций Узбекистана.



Гидроэлектростанция Орджоникидзевского каскада. На левом снимке — инженеры Б. Байгунусов и А. Рыжков, удостоенные Сталинской премии за участие в автоматизации и телемеханизации Узбекской энергосистемы. За ними на стене — архитектурный проект гидроэлектростанции, которую мы видим на втором снимке уже действующей.



Эта электростанция управляется на расстоянии. В машинном зале нет людей, агрегаты пускаются в ход и регулируются посредством телемеханики.



С помощью автоматики машины электростанций сами докладывают далеким диспетчерам о своем поведении, о положении дел на станции. Приборы дают знать о необходимости изменить приток воды на телеуправляемой электростанции. Дежурному у пульта управления инженеру достаточно нажать кнопку (левый снимок), чтобы на станции, расположенной вдалеке от пункта управления, автоматически открылся щит водосброса (правый снимок).



труду советских людей, заменяет миллионы рабочих рук. Электростанции Узбекистана оборудованы в соответствии с последними достижениями техники. Они автоматизированы и управляются на расстоянии — телемеханически. Все управление электростанциями, расположенными в самых различных районах Узбекистана, сосредоточено на центральном диспетчерском пункте и на нескольких базисных станциях.

Гидроэлектрические станции Узбекистана заперты на замки, — там нет людей. Но станции работают с предельной четкостью. Дежурный инженер лишь раз в четыре часа контролирует работу механизмов. Инженер Турам Кенджаев обычно во время дежурства готовится к своим лекциям в техникуме, где он обучает новые кадры колхозных энергетиков. Инженер Николай Ткаченко — любитель цветов и художник. Но где бы он ни находился — в своем ли саду или за палитрой, — автоматически действующий звуковой и световой сигнал немедленно вызовет его на станцию в случае необходимости отрегулировать тот или иной агрегат. Такой же сигнал поступит для контроля и к дежурному по базисной станции и на центральный диспетчерский пункт.

Прообраз техники завтрашнего дня — телемеханическое оборудование, созданное советскими инженерами, — действует надежно и бесперебойно. Автоматизация и телемеханизация Узбекской, а также Московской энергетических систем вошли в фонд выдающихся изобретений и коренных усовершенствований методов производственной работы в области энергетики. За эту работу группе советских инженеров присуждена в 1951 году Сталинская премия.

По вечерам над городами и кишлаками Узбекистана сияет зарево электрических огней. Электрификация способствует быстрому развитию народного хозяйства республики. Растут новые отрасли промышленности, электричество прочно входит в колхозный быт и производство.



На верхнем снимке — реконструированный квартал Ташкента. По вечерам улицы залиты здесь электрическим светом.

На снимке слева — электро-трактор на хлопковой плантации колхоза имени Свердлова, Ташкентской области.

Линии электропередачи — характерная деталь нового пейзажа Узбекистана (нижний снимок).



С КОНВЕЙЕРА НА КОЛХОЗНЫЕ ПОЛЯ



Конструкторы завода создают новые машины в содружестве с практиками сельского хозяйства. На снимке — конструкторы Тамара Острянская и Александр Лоленко знакомят комбайнера Петра Букина (в центре) с чертежами комбайна для уборки подсолнечника.



Здание заводоуправления „Ростсельмаш“.

А. КРАСНИЧЕНКО,
главный конструктор завода „Ростсель-
маш“, лауреат Сталинской премии.

Фото В. ШАХОВСКОГО.

Читатель журнала „Советский Союз“ Гельмут Котт из Заальфельда (Саале, Германская Демократическая Республика) пишет:

„Я — читатель Вашего журнала и хотел бы изложить Вам одно свое пожелание: если возможно, то в одном из ближайших номеров напечатайте иллюстрированный очерк о заводе сельскохозяйственных машин в Ростове-на-Дону — „Ростсельмаш“.

Выполняя пожелание читателя, редакция публикует статью и фотографии об этом заводе.

Обильны плоды колхозного труда, добытые на основе передовой агротехники и с помощью огромного, год от года растущего машинного парка социалистического земледелия.

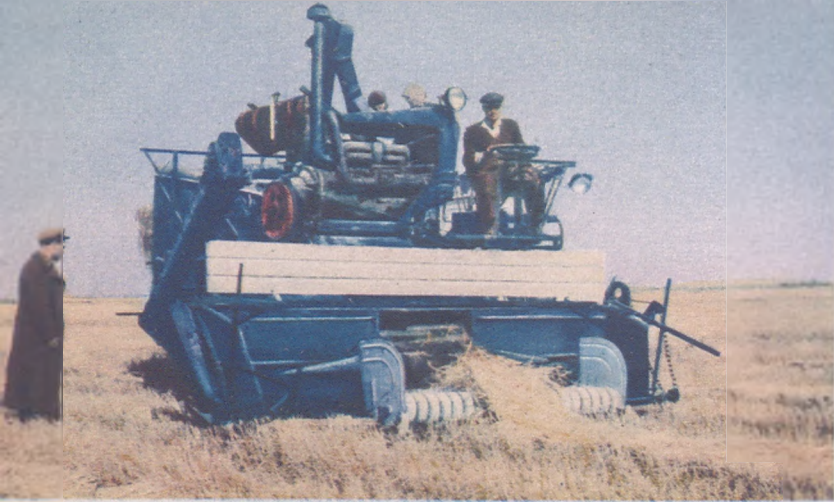
Миллионы разнообразных сельскохозяйственных машин и механизмов дает государство машинно-тракторным станциям, колхозам и совхозам.

Отличие советского сельскохозяйственного машиностроения состоит в том, что в СССР машины создаются не бессистемно, а по строго продуманному плану, предусматривающему механизацию законченного комплекса сельскохозяйственных процессов.

Особенно плодотворно развернулось творчество советских конструкторов после второй мировой войны. За годы послевоенной пятилетки было создано более 150 новых типов сельскохозяйственных машин.

Ростовский завод сельскохозяйственных машин. Сборка комбайнов на главном конвейере.

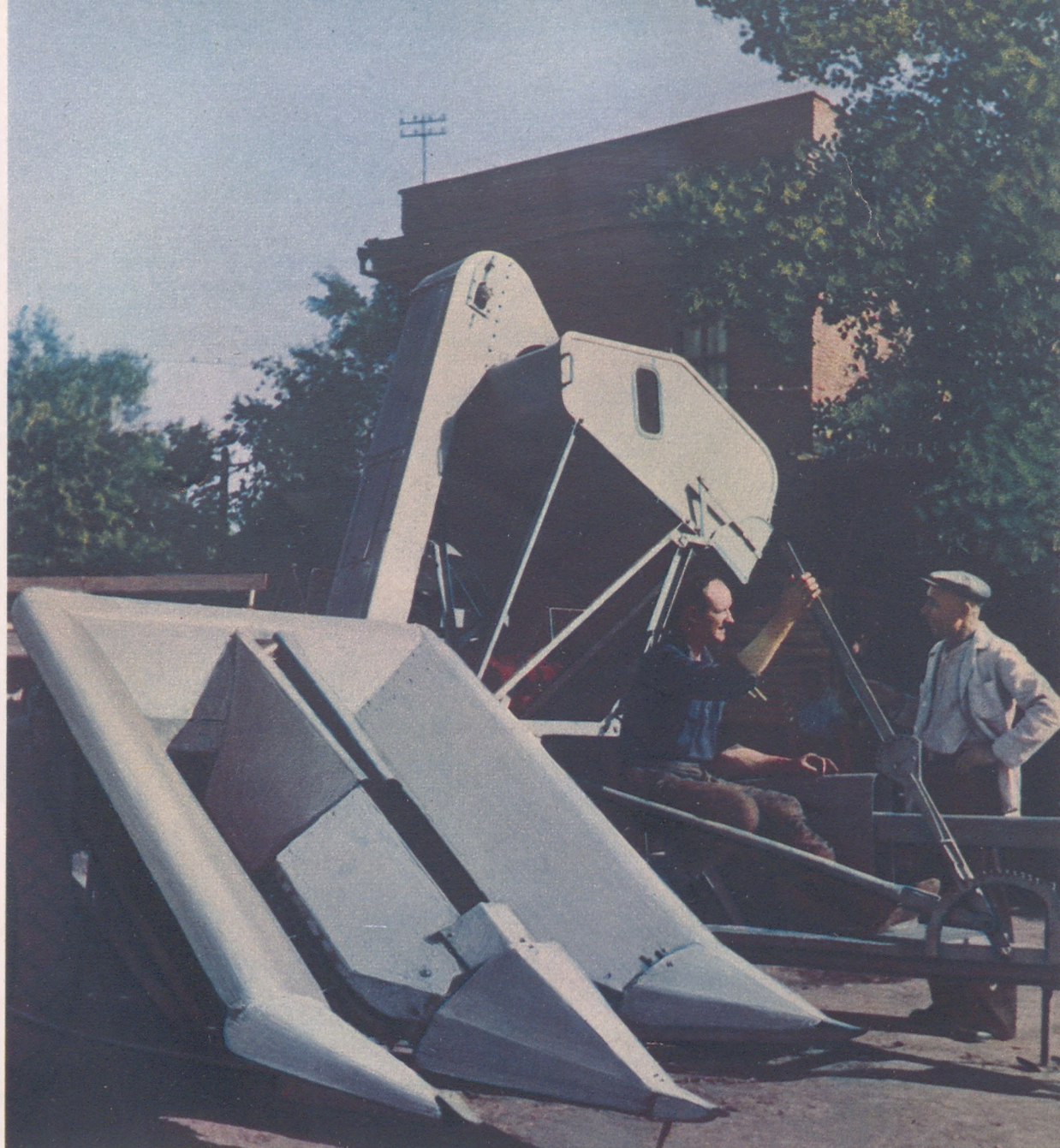




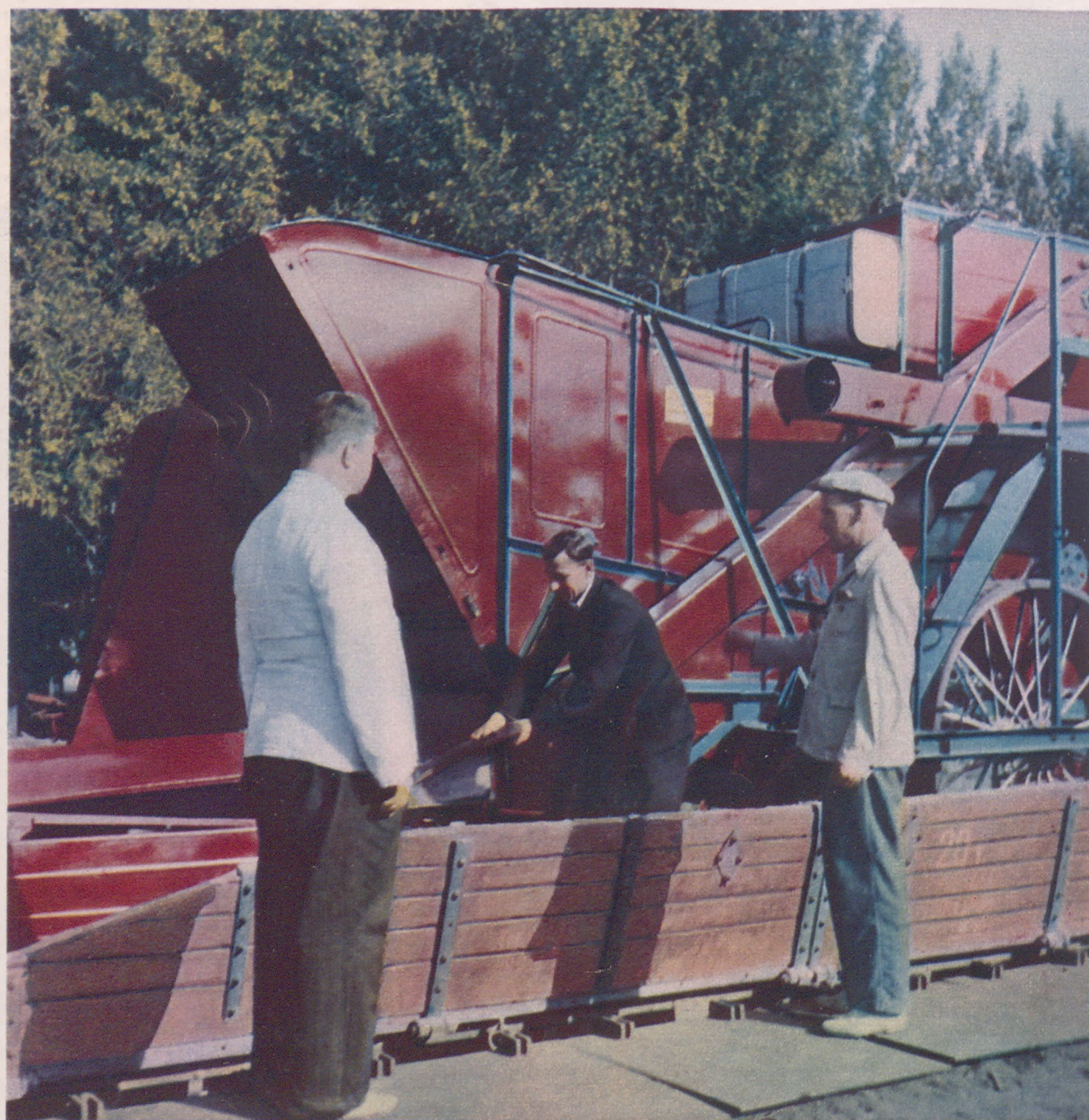
Уборка риса специальным комбайном, созданным на заводе „Ростсельмаш“.



Самоходные косилки „Ростсельмаша“.



Заместитель начальника конструкторского бюро завода А. Исаенко (справа) знакомит комбайнера В. Яценко с техникой управления новой кукурузоуборочной машиной.



Комбайнер Н. Пономарев принял от завода новый комбайн „Сталинец-8“ и перед отправкой его на машинно-тракторную станцию тщательно проверяет, как укреплена машина на железнодорожной платформе.

Непрерывный рост урожайности полей побуждает конструкторов работать над созданием новых комбайнов, дающих более высокую выработку. Конструкторы Ростовского завода сельскохозяйственных машин поставили перед собой задачу создать прицепной комбайн, который бы потребовал примерно такой же затраты металла, что и комбайн „Сталинец-6“, но имел бы при этом более высокую производительность на уборке хлебов и мог работать на уборке других культур. В результате проведенных расчетов и исследований на заводе разработана конструкция комбайна „Сталинец-8“. Испытания новой машины в полевых условиях показали, что производительность ее по сравнению с предыдущей серийной моделью увеличилась в полтора раза, тяговое сопротивление и вес остались примерно такими же, а расход горючего и затраты труда на уборку единицы площади стали меньше. Комбайн „Сталинец-8“ может с помощью простейших приспособлений убирать не только хлеб, но и ряд других культур. Он оборудован приспособлениями для уборки семенников трав, для лушения стерни и сгребания колосков, имеет копнитель для сбора соломы и полова. На машине имеется электрическое освещение для работы в две смены, установлены тент для защиты комбайнеров от солнечных лучей, термос для холодной питьевой воды, бачок для доливки воды в радиатор на ходу. Выгрузка зерна из бункера производится без остановок комбайна. Площадка штурвального просторна и удобна; сход с нее сделан на обе стороны; имеются электрические часы для контроля работы комбайна по часовому графику. Двигатель оборудован стартером для заводки его с площадки штурвального.

Большое значение для сельского хозяйства Советского Союза имеет расширение площадей посевов такой ценной культуры, как рис. Его посевы распространятся особенно интенсивно в результате осуществления грандиозных строек коммунизма на Волге, Дону, на Днепре и в Средней Азии, — когда будут орошены и обводнены огромные земельные массивы. Для механизации уборки риса коллектив конструкторов Ростовского завода в творческом содружестве с работниками Всесоюзной рисовой опытной станции создал две новые машины. Одна из них — жатка, которая навешивается на гусеничный трактор „СТЗ-НАТИ“ и предназначена для скашивания риса и укладки его в рядки; другая — самоходный рисовый комбайн на резиновых баллонах высокой проходимости, приспособленный для прямого комбайнирования, а также для обмолота рядков, предварительно скошенных рисовой жаткой. На испытаниях обе машины показали хорошие результаты.

Коллектив инженеров „Ростсельмаша“ создал новые машины для уборки кукурузы. Они отделяют и собирают початки, срезают



Комбайн „Сталинец-8” отлично выдержал все испытания. На снимке — новый комбайн на поле колхоза имени Ленина в Краснодарском крае.

стебли и укладывают их в копны или же мельчат на силос, который собирается в прицепные тележки. Таким образом, убираются не только все початки, но и все стебли — хороший корм для животных. После уборки поле остается чистым, подготовленным для проведения последующих сельскохозяйственных работ.

Для животноводческих хозяйств Ростовский завод выпускает самоходные и валковые косилки. Первая из них имеет ширину захвата в 10 метров. Это весьма высокопроизводительная машина. Одной такой косилкой лучшие водители выкашивают за сезон более 3.000—4.000 гектаров.

Валковая косилка предназначена в основном для уборки сеяных трав. Эта машина имеет специальное устройство, позволяющее при скашивании травы одновременно укладывать ее в рядки. Так ликвидируется процесс последующего сгребания.

Конструкторы завода работают также над созданием новых машин и механизмов для уборки самых разнообразных культур: подсолнечника, сои, риса, кукурузы, клеверицы, семенников трав и других.

Достижения конструкторов не были бы столь значительны, если бы они не опирались на практику передовиков сельского хозяйства. Творческое содружество конструкторов и стахановцев социалистических полей зародилось уже давно и приносит богатые плоды.

Стремясь улучшить наши конструкции, мы привлекаем для работы на новых экспериментальных образцах опытных комбайнеров и машинистов. Практика показала, что в этом случае сроки отработки конструкции сокращаются. Много лет на разных экспериментальных машинах работают Герои Социалистического Труда комбайнеры Константин Борин, Трофим Кабан, Иван Стрюк и другие.

На заводе регулярно проводятся встречи конструкторов с передовыми водителями сельскохозяйственных машин и механиками. К нам съезжаются люди с разных концов страны. Конструкторы докладывают о результатах работы машин в уборочную кампанию, рассказывают, какие усовершенствования уже внедрены и какие разрабатываются, какие новые машины создаются. Мы демонстрируем чертежи, знакомим с лабораторными работами и с массовым производством.

Сообщения практиков сельского хозяйства об опыте работы на наших машинах в полевых условиях, критические замечания и пожелания по отдельным разработанным на заводе конструкциям значительно облегчают работу создателей машин. В результате такого совместного творчества все больше новых машин сходит с заводского конвейера и направляется на поля колхозов и совхозов.



Старший инженер-конструктор Христина Сороченко, комбайнер П. Норманский (в центре) и главный конструктор завода А. Красниченко делятся впечатлениями о работе нового комбайна „Сталинец-8”.

ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА



Из фронтового альбома Прокофия Сванидзе: в минуты затишья Сванидзе угощает товарищей абхазским табаком.



Дважды Герой Социалистического Труда Прокофий Сванидзе с сыном Вахтангом.

На нижнем снимке — Прокофий Сванидзе (слева) и агроном колхоза Михаил Чичагуа на табачной плантации.

Фото Я. АВРУТИНА.

Первый снимок на этой странице взят из фронтового альбома грузинского колхозника Прокофия Сванидзе. В дни второй мировой войны он с боями прошел путь от гор Кавказа до Берлина. В декабре 1945 года кавалер орденов Славы второй и третьей степени, гвардии сержант Прокофий Сванидзе был демобилизован и вернулся домой.

В родном селе Хеивани колхозники выбрали демобилизованного война бригадиром. Но теперь он стал выращивать не кукурузу, как до войны, а табак — совершенно новую для него культуру. В соседних колхозах Сванидзе познакомился с опытом передовых табаководов. Затем раздобыл книги по агротехнике табака и стал внимательно их изучать. Участь сам, он учил и других, а когда пришла весна, бригада Сванидзе первой в районе вышла в поле.

Хорошо проработав все лето, бригада собрала в среднем по 22,19 центнера с гектара на площади в 11 гектаров. Это был очень высокий урожай.

За успехи, достигнутые в табаководстве в 1947 году, Прокофия Сванидзе присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

1948 год принес Сванидзе и его бригаде новые успехи: было собрано по 24,9 центнера отличного табака с гектара на площади в 12,5 гектара. Президиум Верховного Совета СССР наградил табаковода вторым орденом Ленина.

1949 год принес урожай в 29,5 центнера с гектара на площади в 13 гектаров. На груди Прокофия Сванидзе засверкал третий орден Ленина.

9 мая 1951 года, в день когда страна отмечала шестую годовщину победы над фашизмом, был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Прокофия Сванидзе второй золотой медалью „Серп и Молот“ Героя Социалистического Труда. Высшая награда страны присуждена передовому колхознику за то, что в течение трех лет подряд, последовавших за присвоением ему звания Героя Социалистического Труда, Прокофий Сванидзе добился высоких показателей в сельском хозяйстве. В ознаменование этих трудовых подвигов на родине дважды Героя будет сооружен его бронзовый бюст.

За мир и счастье народов боролся грузинский колхозник Сванидзе в дни второй мировой войны, — во имя мирной жизни советских людей трудится Прокофий Сванидзе сегодня.



СТРАНА СОБИРАЕТ БОГАТЫЙ УРОЖАЙ



Молотьба на току колхоза имени Чапаева в Полтавской области.

Фото А. ЗЕРНОВИКА.



Все сборы закончены. Под звуки горна и дробь барабана пионеры Московского хрустального завода направляются к вокзалу. На перекрестке милиционер поднял жезл — и весь транспорт остановился, пропуская колонну веселой детворы, уезжающей в пионерский лагерь.

ВО ВРЕМЯ КАНИКУЛ

Фото Ю. ЧЕРНЫШЕВА.

Более пяти миллионов советских школьников отдыхали в пионерских лагерях, на летних детских дачах, в санаториях. Миллионы ребят совершили увлекательные походы и путешествия по родной стране. Дети не только хорошо отдохнули, укрепили свое здоровье, но и обогатились новыми впечатлениями, узнали много полезного, поучительного.

Подходят к концу летние каникулы. Загорелые, крепкие, жизнерадостные ребята возвращаются домой. Они везут с собой бережно упакованные гербарии, коробочки с бабочками и жучками, разноцветные камешки, минералы, записи наблюдений живой природы, дневники, фотографии и многое другое.

Приближается осень. Советские школьники скоро снова сядут за парты.

Впереди — новый учебный год, новые знания, новые успехи, новое движение вперед по широкой и счастливой дороге жизни.



— Смотри же, Леночка, не промочи ноги! — напутствует дочку заботливая мамаша. А Леночке уже не терпится вскочить в вагон и присоединиться к веселой компании сверстников.



После обеда в пионерском лагере полагается часовой сон. Наигравшись и погуляв, крепко спят дети в светлых, полных свежего воздуха комнатах.



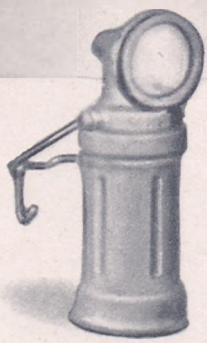
— Ребята, кончайте купанье: сейчас подадут обед! — говорит дежурный врач пионерского лагеря „Лесные поляны”.



После интересной прогулки по лесу ребята разложили на поляне костер. Привал. Скоро поспеет чай. А пока под звуки аккордеона можно спеть песню.



У Наташи что-то случилось с велосипедом. — Сейчас починим! — уверенно говорит Слава, который недаром считается в пионерском лагере „Лесные поляны” самым опытным „техником”...



Шахтеры

Молодой художник Николай Пономарев выполнил серию рисунков под общим названием „Шахтеры Донбасса“. За эти рисунки автор удостоен Сталинской премии.

Сын рабочего, уроженец Донбасса, Н. Пономарев, еще будучи студентом Московского художественного института, много думал над воплощением образа простого советского человека — строителя коммунизма. В течение ряда лет художник ездил в Донецкий бассейн, спускался в шахты, знакомился с людьми, изучал новую могучую технику, преобразовавшую труд человека, делал этюды и зарисовки. Он наблюдал горняков в шахтах и в быту, хорошо узнал этих мужественных людей, проникнутых новым, коммунистическим отношением к труду, — горячих борцов за мир, подкрепляющих свои стремления к миру трудом на благо социалистической Родины.

Это помогло художнику показать жизнь советских шахтеров глубоко и всесторонне. Его большая серия рисунков привлекает своей жизненностью, правдивостью, меткостью характеристик. Особой удачей Н. Пономарева нужно считать то, что герои его произведений, данные почти всегда как образы, в то же время — живые люди с ярко выраженными характерами, запоминающимися индивидуальными чертами.

Художник добился большой выразительности не только в изображении людей, но и всего, что их окружает. Очень хорошо он почувствовал и нарисовал уголь — то, ради чего трудятся советские горняки, обеспечивая топливом социалистическую промышленность.

... В Москве, в новом доме на улице Горького, в мастерской Николая Пономарева висит на стене шахтерская каска. Под ней тускло поблескивает кусок донецкого угля. Они как бы олицетворяют главную тему художника, отдавшего ей много лет упорной творческой работы.

Д. ДУБИНСКИЙ, художник,
лауреат Сталинской премии.



Шахтеры подписывают
Стокгольмское Воззвание.

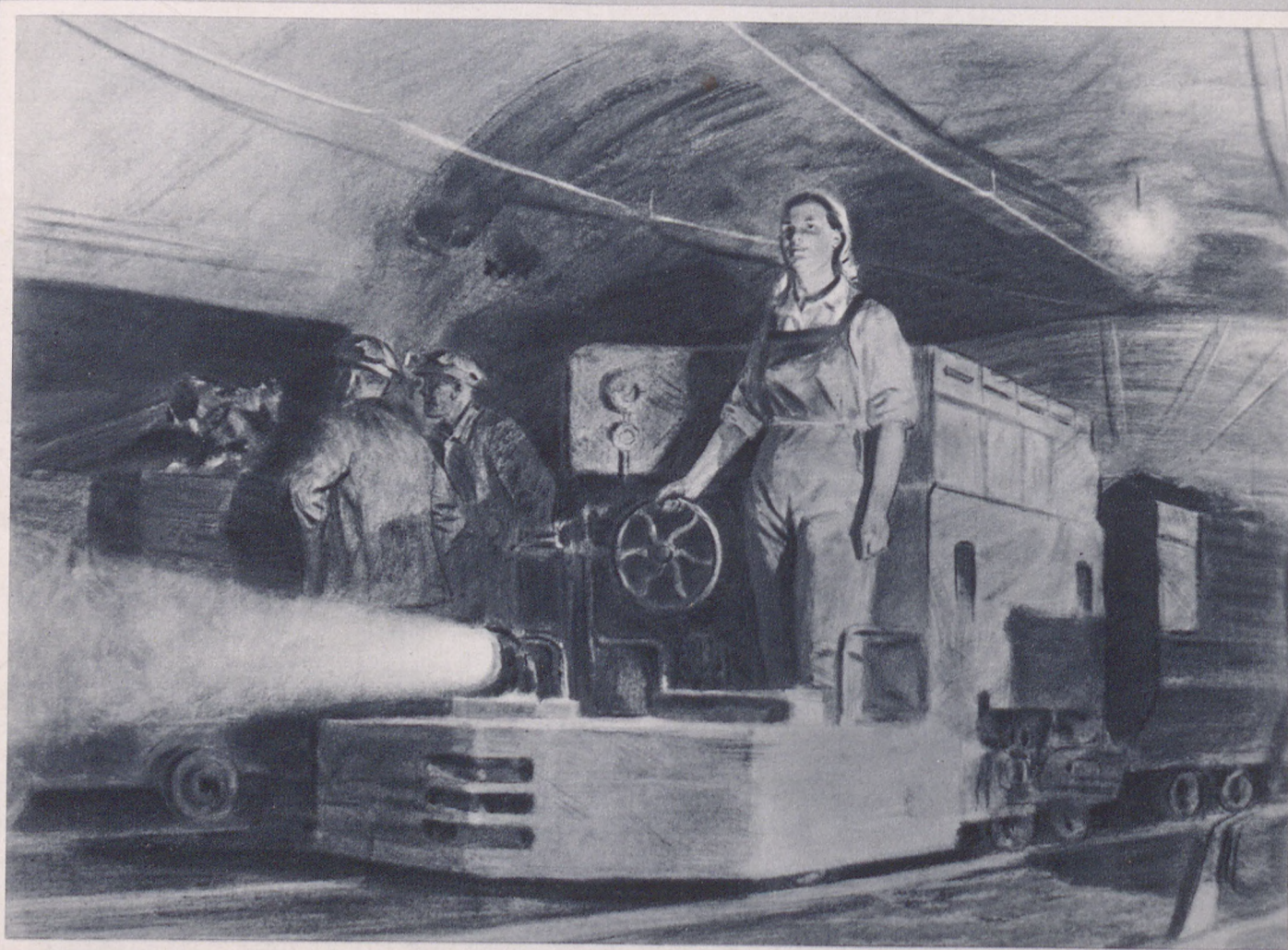


Встреча победителей в соревновании.



Сверх плана!

На электровозе.



ЗАРУБЕЖНЫЕ ГОСТИ В СССР



ДЕЛЕГАЦИЯ АНГЛИЙСКИХ КВАКЕРОВ В МОСКВЕ

В советской стране побывала делегация английских квакеров. В заявлении, сделанном от имени делегации ее руководителем г-ном Джеральдом Бейли на пресс-конференции в Москве, говорится: „То, что мы видели в советской жизни и деятельности, показало нам, что русские являются народом мужественным, энергичным, справедливо гордящимся своими достижениями в самых широких областях жизни, и смотрящим вперед с большой уверенностью, и готовым с уверенностью выполнить предстоящие задачи, и стремящимся к созданию необходимых мирных условий для выполнения этих задач. Из многих посещений, которые мы имели, особо следует отметить беседу с господином Маликом, который посвятил нам несколько часов и обсудил с нами наши предложения в тесной связи с внешней политикой советского правительства, как она проводится в Организации Объединенных Наций и в других случаях. Мы беседовали с министром просвещения РСФСР Каиловым, с академиком Грековым, патриархом Алексием, митрополитом Николаем и с руководством баптистской общины, с членами Советского Комитета защиты мира. Во всех этих беседах и разговорах нашей главной темой была перспектива установления подлинного мира между народами“.

„Мы должны отметить, — говорится далее в заявлении, — что наши критические замечания встречались с величайшим вниманием и в духе доброй воли всеми, к кому мы с ними обращались, с должным вниманием к изложению нашей точки зрения. Это нас весьма тронуло, и мы за это благодарны.“

Мы покидаем Советский Союз с чувством глубокого уважения и привязанности к советскому народу и с благодарностью за всю его любовь, которая нам была оказана. Мы покидаем Советский Союз, укрепившись в нашей решимости работать в пользу любви и дружбы среди всех народов, что является основой мира“.

На снимке — делегация английских квакеров на приеме у патриарха Алексия (первый слева). Фото В. МАСТЮКОВА.



Делегация деятелей индийской культуры совершила путешествие по Советскому Казахстану. На снимке — встреча делегации на аэродроме в Алма-Ате. Фото М. ГАЛКИНА.



Члены делегации Общества бельгийско-советской дружбы во время поездки по СССР посетили колхоз „Искра“ в Горьковской области. На снимке — бельгийские гости на колхозном поле. Фото П. ВОЗНЕСЕНСКОГО.



В Советском Союзе побывал председатель Национального совета американо-советской дружбы доктор Джон А. Кингсбери. Он совершил поездку по многим городам страны. На снимке — доктор Кингсбери с супругой в детском саду Уральского завода тяжелого машиностроения. Фото М. АРУТЮНОВА.



Приехавшая в Советский Союз делегация австрийских женщин побывала во многих культурных учреждениях Москвы. На снимке — члены делегации в музее Дома детской книги. Фото В. ЕГОРОВА.



БАКУ. В столице Азербайджанской ССР возникают новые красивые площади и улицы. На снимке — вид площади имени выдающегося азербайджанского поэта Алекпера Сабера.

Фото А. БРЯНОВА.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

УСПЕХ СОВЕТСКИХ АРТИСТОВ В ИТАЛИИ



Народная артистка СССР
Галина Уланова.

В течение сорока дней группа советских артистов выступала с концертами на сценах итальянских театров. Она побывала во Флоренции, Милане, Венеции. Пятьдесят тысяч зрителей присутствовали на двадцати двух выступлениях советских мастеров искусства.

Участница поездки в Италию, народная артистка СССР Галина Уланова рассказывает:

— С большим успехом прошли гастрольные выступления советских артистов в Италии. Если зрители, пришедшие на наш первый концерт с предвзятым мнением, испытывали лишь холодное любопытство, то уже после второго концерта во Флоренции интерес к советскому искусству стал горячим и искренним. Тысячи зрителей имели

возможность увидеть и услышать то новое, прогрессивное, что вносят в музыку и балет деятели советской культуры.

Простота, правдивость, высокий гуманизм, какими проникнуто исполнение произведений русских и западных классиков, покорили сердца зрителей. Толпы народа окружали нас при выходе из театра после концертов. Каждый простой итальянец стремился оказать нам внимание, подчеркнуть чувство дружбы, питаемое к советскому народу и к нам, его артистам.

Миланские газеты разных направлений отмечали, что второй наш концерт в театре „Ла Скала“ окончательно утвердил триумф советского искусства, что классические произведения, сохраненные и обогащенные советским народом, впервые после многих лет с блеском прозвучали со сцены театра, который итальянцы считают колыбелью своей национальной музыки.

В противоположность бессодержательности балета западной формалистической школы, — с его трюкачеством, аффектацией, рассчитанной на дешевый вкус, — выступления представителей советского балета утверждали естественность, сдержанность, реализм, раскрывали глубокие человеческие чувства.

В советской стране искусство принадлежит народу, и каждый из нас стремится к тому, чтобы оно было понятным и близким рабочим и крестьянам. В Италии мы, к сожалению, не смогли выступить перед широкой аудиторией простых людей: цены на билеты устанавливались директорами итальянских театров непомерно высокие, и это ограничивало круг зрителей.

В традиции советской страны — широкое гостеприимство. В Москву и другие города Советского Союза приезжают и свободно гастрольруют артисты многих зарубежных государств. Понятно поэтому, что запрещение итальянским правительством дальнейших выступлений советских артистов в Италии нас чрезвычайно удивило. Мы вынуждены были прекратить концерты, интерес к которым среди итальянского народа был очень велик.



ШЯУЛЯЙ. В Литовскую ССР прибывают все новые машины для добычи торфа. На снимке — механизированные торфоразработки в Шяуляйской области.

Фото Ю. КАЦЕНБЕРГСА.



ЯНГИ-ЮЛЬ. Богатый урожай зреет на хлопковых полях Узбекистана. На снимке — председатель колхоза имени Кагановича, Ташкентской области, дважды Герой Социалистического Труда Х. Турсункулов (справа) дает указание о поливке полей.

Фото Г. ПЕРМЕНЕВА.

СПОРТИВНОЕ ЛЕТО

М. МЕРЖАНОВ.

Июль и август — месяцы наибольшего количества спортивных состязаний. На стадионах, площадках, треках выступают хорошо подготовленные спортсмены. Они штурмуют рекорды.

Наибольшее количество рекордов завоевали наши легкоатлеты; в этом сезоне не устояли перед мастерством наших спортсменов даже самые «упрямые», много лет державшиеся рекорды.

Шестнадцать лет никто не мог пробежать 200 метров быстрее 21,6 секунды. Старый рекорд, установленный советским бегуном Робертом Люлько, казался незыблемым. Однако отличный спринтер Владимир Сухарев недавно пробежал это расстояние за 21,4 секунды, а спустя несколько дней — и еще быстрее: за 21,2 секунды. Этот отличный результат — новый всесоюзный рекорд, превышающий мировое достижение.

В те же дни мастер спорта Владимир Казанцев, после долгой подготовки, вышел на старт одной из самых сложных дистанций бега — на три тысячи метров с препятствиями. Зрители увидели красивый, отлично рассчитанный бег мастера, который не только ровно выдержал темп всего соревнования, но и блестяще прошел последнюю прямую дорожку. Под дружные аплодисменты он пересек линию финиша.

Владимир Казанцев побил мировой рекорд шведа Эльмстера, пробежав дистанцию за 8 минут 49,8 секунды.

Советские спортсмены подтвердили свое мастерство в дружеской встрече легкоатлетов СССР, Польши и Румынии. Они не только выиграли почти все номера состязания, не только показали хорошие результаты (в том числе и рекордные), но и помогли зарубежным друзьям улучшить свои национальные спортивные достижения.

В этот же период проходила шоссейная гонка велосипедистов по маршруту Москва—Харьков—Москва. Она показала подготовленность советских спортсменов к большим многодневным состязаниям. Выиграл эту гонку молодой спортсмен, солдат Советской Армии Василий Чернов.

Большое внимание привлёк необычный проплыл по Волге от Куйбышева до Сталинграда. В нем участвовали лучшие пловцы — И. Файзулин, О. Кумуков, А. Козырев, Людмила и Евгения Второвы и другие. Каждый из участников проплыл около 100 километров.

Мы назвали только наиболее крупные события спортивной жизни. Помимо них прошли интересные гонки гребцов на Неве, Днепре и Москве-реке, закончились состязания на новом велотреке столицы, продолжается упорная борьба за первенство на футбольных полях.

В Москве состоялись товарищеские соревнования легкоатлетов СССР, Польши и Румынии. Справа — победитель по прыжкам в длину с разбега И. Визенмайер (Румыния); на нижнем снимке — победитель в прыжках с шестом Б. Сухарев (СССР).

Фото В. ГРЕБНЕВА и Н. ВОЛКОВА.



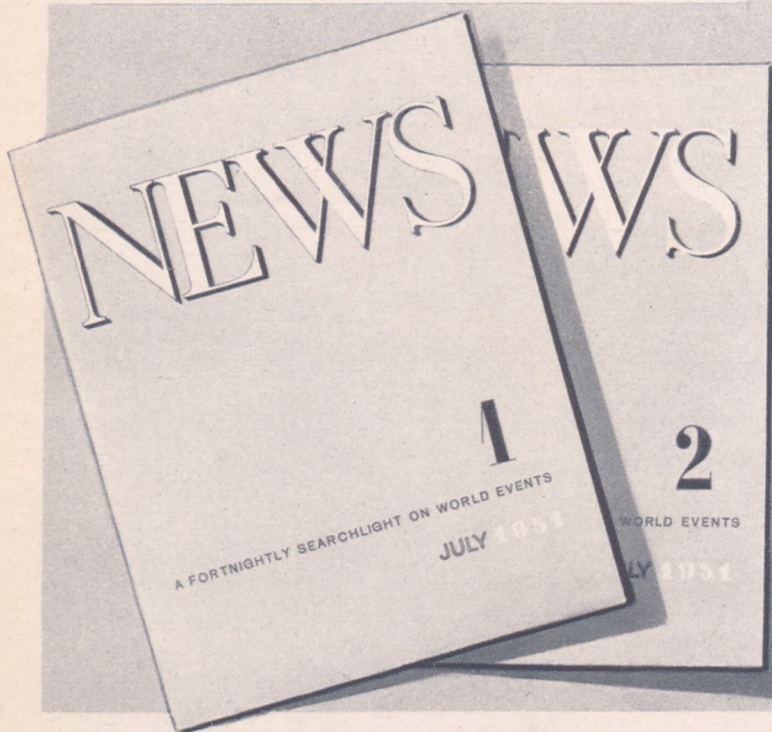
Советский мастер спорта В. Казанцев установил мировой рекорд в беге на 3.000 метров с препятствиями. Фото Н. ВОЛКОВА.



Лучшие советские пловцы участвовали в волжском эстафетном проплыве Куйбышев—Сталинград, протяженностью в 920 километров. На левом снимке — первый этап проплыва. На правом снимке — участница эстафеты, чемпионка страны Евгения Второва. Фото А. КЛИМЕНКОВА.

Сборная команда СССР в составе спортсменов (слева направо) Н. Белокурова, С. Архарова, П. Чевгуна и Г. Модой установила новый мировой рекорд в эстафетном беге 4 x 800 метров.





В Москве начал выходить новый двухнедельный журнал на английском языке „Новости“. Его главный редактор — профессор литературы, шекспировед М. Морозов. „Задача, которую мы ставим перед собою, — заявляет редакция во вступительной статье, — состоит в том, чтобы по мере наших сил содействовать сближению нашей страны и англо-саксонского мира“. В первом номере журнала приняли участие видные советские общественные деятели, ученые, люди искусства. Среди них — академик Е. Тарле, А. Трояновский, композитор Д. Шостакович и др.

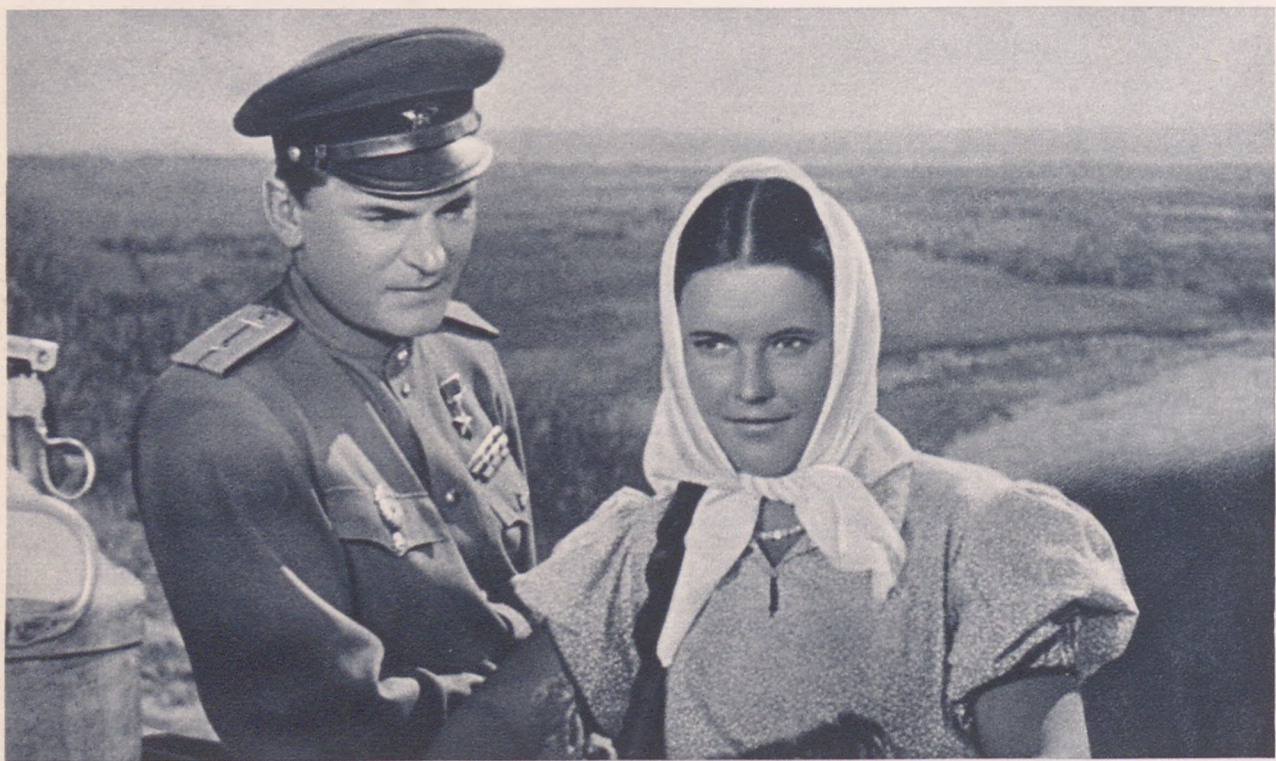
Во втором номере журнала напечатаны статьи члена-корреспондента Академии наук СССР Е. Жукова, профессора В. Энгельгарда, композитора Т. Хренникова, записки балерины Галины Улановой, статья поэта С. Маршака.

„КАВАЛЕР ЗОЛОТОЙ ЗВЕЗДЫ“

На экранах советских кинотеатров с большим успехом демонстрируется новый художественный фильм „Кавалер Золотой Звезды“. Главное действующее лицо картины — демобилизованный после окончания второй мировой войны из Советской Армии Герой Советского Союза Сергей Тутаринов. Вернувшись к мирному труду, он становится талантливым организатором коммунистического строительства в деревне.

Фильм „Кавалер Золотой Звезды“ удостоен „Большой премии“ на шестом Международном кинофестивале в Карловых Варах, в котором приняли участие деятели кинематографии 22 стран.

На снимках — кадры из фильма. Вверху — первая встреча возвращающегося из армии Сергея Тутаринова и колхозницы Ирины Любашевой; внизу — колхозники едут на торжественное открытие построенной ими гидроэлектростанции.



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

Празднование Дня Воздушного Флота СССР в Москве. Фото Ф. Кислова, Ю. Чернышева, А. Устинова и С. Коршунова . . .	2 стр.
Заметки обозревателя. Текст И. Андропова. Фото М. Волковой, А. Гаранина, В. Гребнева, В. Егорова, В. Савостьянова . . .	3 стр.
Архитектура Волго-Донского канала. Беседа с начальником Архитектурного отдела Гидропроекта Р. Якубовым	5 стр.
Возрожденный из пепла. Статья главного архитектора г. Минска Л. Мацкевича. Фото М. Ананьина	8 стр.
Стальные магистрали. Фото А. Шайхета, Я. Рюмкина и С. Тартаковского	12 стр.
Уральские металлурги. Статья В. Запретилина. Фото И. Тюфякова	16 стр.
На мирных воздушных путях. Очерк Н. Боброва. Фото А. Гаранина	19 стр.
Александр Герасимов. Статья народного художника РСФСР, лауреата Сталинской премии В. Яковлева	24 стр.
Огни Узбекистана. Текст А. Ионов. Фото Г. Перменева и А. Панна	26 стр.
С конвейера на колхозные поля. Статья главного конструктора завода „Ростсельмаш“, лауреата Сталинской премии А. Красниченко. Фото В. Шаховского	29 стр.
Дважды Герой Социалистического Труда. Фото Я. Аврутина	32 стр.
Молотья на току колхоза имени Чапаева. Фото А. Зерновика	33 стр.
Во время каникул. Фото Ю. Чернышева	34 стр.
Шахтеры. Рисунки лауреата Сталинской премии художника Н. Пономарева. Текст лауреата Сталинской премии Д. Дубинского	36 стр.
Зарубежные гости в СССР	37 стр.
Хроника	38 стр.
Спорт	39 стр.
Номер оформлен художниками Ал. Житомирским и Ник. Фидлером.	

Главный редактор Н. М. ГРИБАЧЕВ.

Адрес редакции: Москва, 9, улица Москвина, д. № 8. Репродукции без ссылки на журнал „Советский Союз“ воспрещаются.



Карагандинский угольный бассейн. Открытый разрез № 1. Фото Я. БЕРЛИНЕРА.

На четвертой странице обложки — участники велогонки по маршруту Москва—Харьков—Москва на дистанции. В этом многодневном состязании, состоявшемся в начале июля 1951 года, участвовало 60 сильнейших велосипедистов. Протяжение маршрута гонки — 1.384 километра. Фото Н. ВОЛКОВА.

