**ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ**

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ В ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ СТАЛИНЫМ РЕЧНОГО ФЛОТА**

Не остались без внимания И.В. Сталина в первые послевоенные годы и вопросы, связанные с восстановлением речного флота. Без многочисленного речного флота и, в первую очередь, грузовых судов, невозможно было наладить работу внутренних промышленных регионов. Четвертый пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства страны на 1946-1950 годы, предусматривал на речном транспорте огромный объем работ: завершение восстановления речного транспорта в районах, подвергшихся оккупации, увеличение грузооборота на 38% по сравнению с довоенным 1940 годом, улучшение использования Волги и ее притоков, а также сибирских и северных рек, усовершенствование речных портов, повышение скорости доставки грузов; пополнение речного флота самоходными и несамоходными судами, в том числе и судами технического назначения для выполнения дноуглубительных и других работ на водных путях.

В 1946 году Сталин преобразует всесоюзные Наркоматы в Министерства. Поэтому нарком З.А. Шашков автоматически становится министром речного флота СССР.

А проблем в вопросе восстановления речного флота хватало. За время войны численность речного грузопассажирского флота, по сравнению с довоенным уровнем, сократилась на 30,4%, буксирного - на 25%, несамоходного наливного флота на 11%, а несамоходного сухогрузного - на 30,5%. Большая часть судов, имевших, по техническому состоянию ограничения плавания или запрещенных к эксплуатации (а таких по данным Речного Регистра СССР в январе 1946 года было около 40%), требовала капитального или восстановительного ремонта.

Одним из путей быстрого увеличение судового состава стало пополнение речного флота за счет судов по репарации из Германии. Немецкий речной флот был достаточно современным. В его составе было немало теплоходов, которые впоследствии верой и правдой служили нам на многих реках долгие годы.

Но одно дело перегнать по морю морские суда, которые для этого и предназначены и совсем другое дело перегон морем перегон судов речного флота

Следует отметить, что перегон речных судов из Германии в СССР оборачивался порой трагедией для руководителей речного флота. В воспоминаниях министра морского флота А.А. Афанасьева есть упоминание о судьбе заместителя Наркома речного флота А.А. Лукьянова: «…Анастас Иванович (А.И. Микоян – В.Ш.) сказал:

- Зайди сейчас к Лаврентию Павловичу, он слушает вместе со Шкирятовым (М.Ф. Шкирятов - заместитель председателя [Комитета партийного контроля](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A6%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F_%D0%9A%D0%9F%D0%A1%D0%A1) СССР – В.Ш.) первого заместителя министра речного флота Лукьянова Александра Александровича. Его обвиняют в потоплении речных барж с трофейным оборудованием при перегоне из Германии в Ленинград. Человек он хороший, знающий специалист. Послушай, ты - моряк, а он - речник, что-то, видно, упустил, не продумал, помоги ему. Выступи, разъясни обстановку...

Микоян ранее курировал как заместитель Председателя Совнаркома СССР морской, речной транспорт и Главсевморпуть и хорошо знал людей, руководителей этих отраслей, уважал сильных руководителей. Поскольку теперь Л. Берия стал заниматься морским и речным транспортом, Анастас Иванович считал неудобным вмешиваться, а тем более - сталкиваться с Берией.

Войдя в кабинет Берии, я увидел бледного Лукьянова. Шкирятов обвинял его в сокрытии социального положения родителей, а также в сожительстве со своей секретаршей в Берлине. Грозил за эти проступки исключить из партии. Я попросил слово. Берия высокомерно бросил:

- Вы из Германии видели, как перегоняют и топят речной флот под руководством Лукьянова? Ну, что ж, доложите ваше мнение.

- Да, действительно, на реках Германии я видел сотни металлических барж, груженных трофейным оборудованием и месяцами ожидающих буксировки через Балтийское море. Знал твердо и иное: к плаванию морем они непригодны, при волне всего 3 балла переломятся и пойдут на дно. Для получения сертификата даже на один переход по морю потребуется много металла, которого нет, его надо доставить из СССР. Но и у нас в стране его не хватает на более острые нужды. Однако главное - время. Понадобилось бы много времени на усиление корпусов барж, а у нас его нет. Я только что докладывал товарищу Сталину о перегоне морского флота, у нас не произошло ни одной, даже самой маленькой аварии. Но это - морской флот, он способен выдержать и более крепкую волну. Все, что не удастся вывезти в эту навигацию, до октября, когда начнутся шторма, останется не вывезенным. Буксировать баржи морем надо сейчас, необходимо идти на какие-то издержки. Часть барж, безусловно, потонет, но основная масса будет у нас, в Ленинграде. Мое личное мнение: за проявленное мужество товарища Лукьянова надо представить к награде. Вывод речных барж морем - это смелое решение. И то, что подавляющее большин­ство судов благополучно перешли все Балтийское море без аварий, - необыкновенный случай в истории мореплавания.

Берия нахмурился:

- У вас все?

- Я могу предполагать, кто написал заявление на Лукьянова. Это его заместитель, полковник, который спит и видит себя заместителем наркома.

- Фамилию назовите! - громко сказал Шкирятов.

Я назвал. Возмущенный Шкирятов отвернулся, а Берия грубо пре­рвал меня, громко крикнув:

- Нам адвокаты, защитники не нужны, сами разберемся. Вы нам не нужны, - и указал рукой на дверь, прибавив нецензур­ное слово.

Вечером на службу мне позвонил Александр Александрович Лукьянов. Возмущенно, но с большой грустью сказал:

- Видно, меня все-таки исключат из партии, освободят от занимаемой должности. Я не чувствую себя преступником. Да, я рисковал, но другого выхода не было. Спасибо за объектив­ное выступление. Могу я рассчитывать в дальнейшем на рабо­ту у вас?

Безусловно. Можете быть уверенным, работу вам найдем - живую и в соответствии с вашими знаниями. Чем закончилось совещание у Берии?

- Завтра на утро Шкирятов и наш министр Зосима Алексее­вич Шашков вызваны к Маленкову. Там и должна решиться моя судьба.

- Давайте подождем до утра. Что будет, то и будет.

На следующий день мне позвонил министр речного флота 3. Шашков:

- Спасибо тебе за Лукьянова. Он мне рассказал о твоем вы­ступлении. Шкирятов уже ставил вопрос мягче, только стро­гий выговор объявил. Звонил на квартиру Лукьянову, хотел его обрадовать. Жена ответила: «Ночь он не спал, сильно вол­новался, заснул только утром». Будить его не захотела. Позво­ню после обеда, скажу, чтобы выходил на работу, все остается по-прежнему.

На утро жена А. Лукьянова не смогла его разбудить - он умер во сне. Не выдержало сердце…»

Что и говорить, бывало и такое…

Большое внимание И.В. Сталин уделял вопросам усовершенствования управленческой структуры речного транспорта. В сентябре 1947 года, по инициативе И.В. Сталина, был подготовлен и подписан указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении персональных званий и новых знаков различия для начальствующего состава Министерства речного флота». В соответствии с указом работники речного флота были поделены на эксплуатационно-судовую, техническую и административную службы. Во главе всего речного флота стоял министр речного флота З.А. Шашков, получивший звание генерал-директора речного флота, что соответствовало званию адмиралу флота. А вот, как выглядела иерархия начальствующего состава эксплуатационно-судовой службы. Первую позицию в ней занимали представители высшего командного состава: генерал-директор речного флота 1 ранга (соответствовал адмиралу в ВМФ), затем шли генерал-директора 2-го и 3-го рангов (соответствовали вице-адмиралу и контр-адмиралу), затем шли капитаны речного флота 1, 2 и 3 рангов, старший лейтенант, лейтенант и младший лейтенант речного флота (соответствовавшие аналогичным званиям в ВМФ), главный старшина, старшины речного флота 1, 2 и 3 классов. Для всех категорий командного состава была введена определенная строгая форма и погоны.

Исключение было сделано для Лензолотофлота, Колымского речного пароходства, Янского речного пароходства Дальстроя и Енисейского речного пароходство Норильского комбината, которые замыкались на Министерство внутренних дел. Там у высших начальников и офицерского состава имелись свои звания.

Как мы видим, командный состав речного флота был в 1947 году приведен в соответствие с воинскими званиями адмиралов и, офицеров и старшин ВМФ СССР. С одной стороны, это унифицировало командные структуры гражданских флотов. Однако, как показало время, для речного флота (как и для морского, и рыболовного), такая сложная и многоступенчатая вертикаль была излишней и неудобной. Поэтому, вскоре после смерти И.В. Сталина, в феврале 1958 года от нее отказались.

Большую роль в реализации заданий четвертого пятилетнего плана сыграло постановление Совета Министров СССР от 1 сентября 1947 года № 3092 «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», подписанное председателем Совета Министров СССР И.В. Сталиным. Постановление было подготовлено по инициативе З.А. Шашкова исходя из анализа фактического состояния речного транспорта, целей и задач предстоящего периода развития страны. И сегодня это постановление поражает детализацией и обоснованностью планируемых мероприятий на базе достижений науки и техники. Оно объемно не по количеству страниц, а по составу, глубине и широте рассматриваемых мероприятий. Конкретизация заданий и исполнителей в условиях разрушенного войной хозяйства служила гарантией исполнения намеченного. Для подготовки руководящих кадров речного флота было разрешено Минречфлоту организовать в Ленинграде Академию речного транспорта с использованием помещений Ленинградского института инженеров водного транспорта. Начиная с 1948 года финансирование Центрального научно-исследовательского института речного флота переведено за счет средств государственного бюджета. Численность центрального аппарата Минречфлота была установлена в 1650 человек, при этом введены персональные звания и новые знаки различия для всего личного состава Министерства речного флота СССР. В отдельный раздел вынесены вопросы местного (в то время республиканского) речного транспорта, с передачей в ведение союзных республик и отдельных облисполкомов, и крайисполкомов малых рек, крупных притоков магистральных водных путей, некоторых озер и водохранилищ локального использования, а также мелкотоннажный флот, пристанские и портовые гидротехнические сооружения. В соответствии с постановлением около 100 малых рек и озер было передано из ведения Министерства речного флота в полное хозяйственно-финансовое обеспечение местных организаций, что освободило министерство от малопродуктивной мелочной работы.

\*\*\*

Но главной задачей являлось скорейшее строительство речных судов всех классов. При этом И.В. Сталин потребовал от речников при восстановлении флота не копировать устаревшие проекты, а разрабатывать новые типы и проекты судов. Требовалось создать наиболее совершенные типы судов, отвечающих условиям работы. При их создании Сталин требовал использовать поточное производство с применением передовых (по тем временам) технологических процессов, выступил сторонником полной заменой деревянных судов металлическими.

К решению этих задач, по распоряжению наркома речного флота З.А. Шашкова, и приступили уже в 1946 году институты и конструкторские организации речного транспорта, а также конструкторские организации министерств судостроительной промышленности и транспортного машиностроения. Созданием новых судов активно занимались и конструкторские бюро наиболее крупных речных судостроительных заводов «Красное Сормово» (Горький) и «Ленинская Кузница» (Киев).

В проектировании судов и разработке более современной технологии их постройки большая роль принадлежала коллективу ЦТКБ Минречфлота, где был разработан проект сборки корпусов судов из плоскостных и объемных секций вскоре осуществленный при строительстве речных буксиров. Заранее подготовленные плоскостные или объемные секции судна доставлялись на стапель, где проводились их окончательный монтаж. Применение данной технологии и на других предприятиях речного транспорта позволило сократить сроки постройки судов и значительно увеличить объемы судостроения.

С 1947 года началось строительство большой серии речных буксирных колесных пароходов мощностью 400-450, а затем и 200-210 л. с. на заводе «Ленинская Кузница», которые по сравнению со старыми волжскими буксирами отличались высокими тяговыми характеристиками. В 1949 году судостроительный завод в Красноярске приступил к строительству рейдовых буксирных теплоходов типа РБТ мощностью 300 л. с. Благодаря малым габаритам их можно было транспортировать их в собранном виде по железной дороге. Поэтому красноярские теплоходы получили широкое распространение на всех реках страны. По заказу Минречфлота в 1947-1949 годах в Финляндии была построена большая серия буксирных винтовых пароходов мощностью 450-500 л. с. типа «Архангельск» и «Калининград», имевшие хорошие мореходные качества для работы в прибрежных морских районах и на крупных водохранилищах. С 1948 ода на верфи имени Володарского началось строительство большой серии буксирных пароходов типа БОР-450 и БОР-500, мощностью 400 л. с. Эти пароходы предназначались для работы на озерах, водохранилищах и морских рейдах, а сравнительно небольшая осадка позволяла использовать их и на реках. С этого же года завод «Красное Сормово» приступил к выпуску весьма эффективных винтовых буксиров типа «Красное Сормово», мощностью 600 л. с. Все вспомогательные механизмы были электрифицированы. Эти теплоходы и в дальнейшем успешно работали на многих реках страны.

Для боковых и малых рек строились в больших количествах мелкосидящие буксиры-теплоходы мощностью 150 и 300 л. с. Один из типов теплоходов мощностью 150 л. с., спроектированный ЦТКБ Минречфлота и построенный Моссудоверфью в 1949 году, имел серьезное новшество - дистанционное управление главными двигателями из рулевой рубки.

В это же время речной флот начал быстро пополнятся самоходными грузовыми судами, которые обеспечивали белее быструю (почти в 2 раза!) доставку грузов, чем в баржах за тягой, при высокой сохранности перевозок в условиях работы в водохранилищах.

Наиболее эффективными и удобными в эксплуатации были новые грузовые теплоходы типа «Большая Волга» грузоподъемностью 2000 тонн и мощностью 400 л. с., серийное строительство которых началось с 1948 года на Сормовском заводе. При этом головное судно было построено всего за 5 месяцев, с применением новой технологии – крупно-секционной сборки корпуса.

Началось строительство речных судов, в том числе в советской части Германии в Бойценбурге (верфь «Эльбаверфт»). С 1949 года судостроители ГДР начали поставлять нашим пароходствам грузовые теплоходы грузоподъемность 700 тонн и мощностью 600 л. с. Длительное время эти суда были просто незаменимыми при перевозке грузов большой скорости, особенно овощебахчевой продукции. Для транспортного освоения малых рек поступали также мелкосидящие теплоходы грузоподъемностью 60 тонн с водометным движителем и скоростью хода около 10 км/ч на мелководье. Головное судно такого типа было построено на заводе «Красный Дон». Пополнение флота самоходными грузовыми судами позволило увеличить грузооборот сухогрузных перевозок, приходившихся на их долю, с 12,1% в 1948 году до 17,3% в 1950 году.

Следует отметить, что если небольшие суда строились с середины 40-х годов весьма большими сериями, то строительство крупных пассажирских судов в этот период почти не велось. Объяснялось это нехваткой средств. Поэтому И.В. Сталин распорядился о строительстве, прежде всего, небольших грузовых судов. Во-первых, чтобы обеспечить ими нужды промышленности, а, во-вторых, небольшие суда обходились относительно недорого. В послевоенных условиях это было единственно правильное решение. Впрочем, постепенно стали обращать внимание и на пассажирские суда. Так в 1948 г началась постройка небольших пассажирских теплоходов типа «Москвич» мощностью 150 л. с., предназначенных для внутригородских и пригородных пассажирских перевозок. Строительство производилось на Московском судостроительно-судоремонтном заводе. Судно имело пассажировместимость 140 человек и получило распространение во всех речных бассейнах. Впоследствии разным заводами было построено значительное количество судов этого типа.

В том же 1948 году Сталин впервые поставил перед Шишковым задачу создания специализированных речных ледоколов, наличие которых могло значительно продлить навигацию на реках.

Первый речной ледокол «Волга» был построен уже в 1950 году на горьковском заводе «Красное Сормово», там же в последующие годы была построена серия таких судов. Речные ледоколы имели специальные образования корпуса и систему электро-движения, обеспечивающие высокую маневренность. Ледоколы были оборудованы диффиренто-креновой системой, облегчающей выход судна изо льда. За создание речных ледоколов группе сотрудников завода «Красное Сормово» и Минречфлота Президиум Академии Наук СССР в 1951 году присудил премию имени В.И. Калашникова. Учитывая, что присуждение всех премий утверждалось лично И.В. Сталиным, данный факт говорит о том, что руководитель государства держал вопрос создания речных ледоколов на особом контроле и своевременностью и качеством их постройки остался доволен.

Во все времена на реках большое значение имело наличие барж. Во время войны большие их количество было уничтожено или же пришло в негодность. Поэтому задача обеспечение речного флота новыми баржами также стояла на повестке дня.

Пополнение несамоходного флота происходило в конце 40-х годов в основном за счет деревянных барж (так было быстрее и дешевле), которые строились целиком на верфях Минречфлота. Постройка металлических несамоходных судов в первые послевоенные годы из-за недостатка металла велась в очень ограниченных размерах: выпускались лишь небольшие по грузоподъемности трюмные баржи и лихтеры с малым раскрытием палуб, а также тентовые беспалубные баржи грузоподъемностью 1000 тонн. Для работы на озерах в Северо-Западном бассейне по заказу Минречфлота в Финляндии началось строительство стальных и композитных лихтеров грузоподъемностью 1000 и 2000 тонн. Позднее некоторые суда этого класса были переделаны в самоходные.

В целом транспортный речной флот СССР быстро обновился уже в течении первых послевоенных лет, значительно улучшилось и его техническое состояние. Всего за период с 1946 по 1950 год в СССР было построено и введено в эксплуатацию сотни самоходных и 1100 несамоходных металлических судов и деревянных барж общей грузоподъемностью 1177 тыс. тонн. Это дало возможность полностью восстановить грузовые речные перевозки. Что, в свою очередь, дало мощный импульс для восстановления и п развития промышленности.

\*\*\*

В соответствии с решением И.В. Сталина, для частичного восполнения потери судов за годы войны, Министерством речного флота был организован перегон морским путем речных судов, полученных в Германии по репарациям. В течение 1946-1948 годов в Ленинград было доставлено 1536 речных судов различных типов. Это были, прежде всего, небольшие буксирные пароходы мощностью 150-200 л. с., а также самоходные и несамоходные баржи грузоподъемностью до 500 тонн, ранее уже находившиеся в эксплуатации по 10 и более лет. Кроме того, по речным путям и каналам на Днепр в 1947 году было доставлено 45 самоходных и 58 несамоходных судов.

В первые послевоенные годы экономически бурно развивалась Сибирь, где было сосредоточено много эвакуированных во время войны заводов. Для их обеспечения требовалось такое огромное количество судов, что никакие местные заводы не могли справиться с этой задачей. Восточным рекам нужны были буксиры, самоходные баржи, пассажирские теплоходы, технический флот. При этом слабое развитие судостроительной базы в бассейнах сибирских рек вынуждало Минречфлот пополнять флот восточных пароходств судами, построенными в европейской части СССР. В разобранном виде эти суда доставлялись по железной дороге к месту сборки. Вариант, прямо скажем, был не самый дешевый.

В начале этого периода лишь не небольшие группы судов перегонялись в Сибирь Северным морским путем. Для расширения объемов перегона флота в восточные бассейны по этому морскому пути личным распоряжением И.В. Сталина в 1948 году при Главвостоке Министерства речного флота была срочно организована Арктическая экспедиция (позднее переименованная в Экспедицию специальных морских проводок речных судов) с задачей перегона речных судов Северным морским путем в сибирские реки. Учитывая, что утлым речным суденышкам с осадкой в полтора метра, почти без продольных креплений и с тонкой обшивкой, предстояло пробиваться через ледяное и штормовое Карское море, и руководству речного флота, и Сталину было очевидно, что степень риска весьма велика. Однако другого выхода быстро пополнить судовой состав на сибирский реках просто не было.

В 1948 году по железной дороге в Архангельск были доставлены первые 22 речных судна и плоскодонных барж, полученные по репарации от Германии. Там их спустили на воду. А летом 1949 года была осуществлена уникальная операция. По маршруту Северного морского пути из Архангельска маленькие речные сухогрузы были перегнаны в устье Оби и Енисея. При этом несамоходные баржи тащили на тросах буксиры. Плавание было чрезвычайно трудным, в районах частых туманов и штормов, почти всегда в плохую видимость. Ни смотря, ни на что, первый в истории мореплавания массовый перегон речных судов из центральных бассейнов России на реки Обь и Енисей был осуществлен без единой потери. Руководил перегоном опытный моряк капитан 1 ранга Ф.В. Наянов. Плавание судов находилось под личным контролем И.В. Сталина, который постоянно интересовался ходом операции. Об этом знали и руководители, и участники перегона.

Поэтому, по прибытии каравана в Салехард, они послали на имя И.В, Сталина телеграмму-доклад следующего содержания: «Москва, Кремль. Председателю Совета Министров Союза ССР товарищу Сталину Иосифу Виссарионовичу. Докладываем Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что задание Правительства о переводе речных судов Северным морским путем в Восточные бассейны выполнено. Флотом Арктической экспедиции в короткий срок пройдено по рекам, озерам и морям Советского Союза свыше шести тысяч километров пути. Все суда доставлены в пункты назначения без потерь и повреждений и в ближайшие дни будут включены в работу по перевозкам народнохозяйственных грузов. В суровых условиях Арктики, когда речные суда при сплошном тумане проходили во льдах, участники экспедиции показали отличное знание своего дела; добросовестным и честным отношением к своим обязанностям обеспечили безаварийную работу флота в течение всего перехода. Мы заверяем Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, что командный и личный состав экспедиции и впредь готов выполнить любое задание партии и правительства в деле укрепления нашего Советского речного флота. Начальник Арктической экспедиции Министерства речного флота СССР Ф. Наянов. Начальник морской проводки Ф. Демидов. Помполит экспедиции К. Кузнецов».

Ответ И.В. Сталина не заставил себя ждать: «Начальнику экспедиции Министерства речного флота товарищу Наянову, начальнику морской проводки товарищу Демидову, помполиту экспедиции товарищу Кузнецову. Поздравляю коллектив Арктической экспедиции Министерства речного флота с образцовым выполнением задания Правительства по переводу речных судов из Архангельска в Обь-Иртышский и Енисейский бассейны. Благодаря организованности и проявленной самоотверженности при выполнении задания речники сумели преодолеть все трудности арктического плавания и в короткий срок без потерь и повреждений доставить суда в пункты назначения. Желаю Вам успеха в освоении новых типов судов на сибирских реках и выполнении плана речных перевозок народнохозяйственных грузов. И. Сталин».

Но И.В. Сталин не ограничился только одной телеграммой. В том же 1949 году «за организацию и осуществление массовой проводки речных судов арктическими морями» руководителю работ и начальнику экспедиции Ф.В. Наянову, главному механику экспедиции А.Я. Вакутину, начальнику морской проводки Ф.П. Демидову, капитанам судов В.И. Евдокимову, В.Г. Сербаеву были присуждены Сталинские премии в номинации «за выдающиеся работы в области науки и изобретательства». Команды судов наградили орденами и медалями.

В последующие годы Арктическая экспедиция уже работала на постоянной основе, каждый год переводя в устья сибирских рек все новые караваны речных судов. При этом винтовые речные буксиры и грузовые самоходные суда переводились своим ходом, после специального подкрепления корпуса. Колесные пароходы, баржи, лихтеры, земснаряды и плавкраны, также подкрепляемые, перегонялись за морскими буксировщиками экспедиции. Доставка пассажирских теплоходов типа «Москвич» и буксирных теплоходов мощностью 300 л. с. осуществлялась на палубах морских судов и металлических лихтеров. За навигации 1948-1950 годов в исключительно трудных ледовых условиях, при штормовой погоде и туманах, было переведено Северным морским путем в Обь-Иртышский и Енисейский бассейны 157 самоходных и несамоходных судов.

\*\*\*

Уже в 1948 году резко возросли поставки новых судов и судового оборудования с отечественных заводов, а к 1950 году грузооборот речного транспорта превысил довоенный уровень 1940 года на 27%, возросла и культура эксплуатационной грузовой и коммерческой работы флота. Одновременно шло восстановление путевого хозяйства, а также интенсивное освоение новых глубоководных путей на Днепре, Беломорско-Балтийском канале и канале имени Москвы. На реках Волге и Каме строились гидротехнические комплексы, был реконструирован Волго-Балтийский водный путь.

В феврале 1948 года, после утверждения схемы Волго-Донского комплекса на заседании [Совета Министров СССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82_%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2_%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0), под председательством И.В. Сталина, сразу же начались земельные работы. В ходе строительства было вынуто 150 млн м³ земли и уложено 3 млн м³ бетона. На строительстве трудилось до 700 тысяч вольнонаемных рабочих, 100 тысяч пленных немцев и свыше 100 заключенных. При этом заключенные были заняты на тех же работах, что и обычные строители, иногда бригады были смешанными. На стройке один день работы заключенного засчитывался за два-три дня отбывания наказания. Это вело к досрочному освобождению, например, только из работавших на Цимлянском гидроузле досрочно были освобождены 26 тысяч человек. Движение судов по каналу было открыто 1 июня 1952 года по каналу. У первого шлюза со стороны Волги был открыт памятник [И.В. Сталину](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%2C_%D0%98%D0%BE%D1%81%D0%B8%D1%84_%D0%92%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87). Над входом в этот шлюз со стороны Волги была сооружена триумфальная арка. Волго-Донской канал, соединил Черное, Азовское и Каспийское моря с Балтийским и Белым морями. По распоряжению И.В. Сталина, после открытия Волго-Донского канала, состоялось самое массовое за первое послевоенное десятилетие награждение. Более тысячи участников строительства были награждены орденами (в т. ч. три тысячи бывших заключенных), а 12 человек удостоены [звания Героя Социалистического Труда](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B9_%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%A2%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B0).

С первых дней своего существования Волго-Дон стал стратегической транспортной артерией, по которой непрерывным потоком пошли северный лес и донецкий уголь, металлы и каспийская нефть, кубанский хлеб и продукция промышленных центров.

\*\*\*

К 1949 году в связи с возросшими масштабами пополнения речного флота новыми судами, И.В. Сталин поставил перед министром речного флота З.А. Шашковым следующую задачу - повышения качества проектов на основе передовых инженерных решений, которые обеспечивали бы более высокий технический уровень новых судов, их эффективность и экономичность. Теперь Сталин требовал не просто массовой постройки речных судов, а, чтобы эти суда были лучшими из лучших! Кроме этого ставились задачи по специализации и типизации флота, а также по стандартизации и унификации судового оборудования, внедрения более экономичных типов энергетических установок. Все это давало возможность строить суда большими сериями, вело к серьезному удешевлению постройки судов и их последующей эксплуатации. Вместе с тем реконструкция водных путей, которой также занимался И.В. Сталин, требовала создания такого флота, который отвечал бы условиям плавания на крупных водохранилищах с озерным ветро-волновым режимом. Это требование и обусловило коренной пересмотр программы судостроения, в частности разработку проектов новых судов с высокими технико-эксплуатационными характеристиками. Задачи, прямо скажем, учитывая, остававшиеся серьезные проблемы в судостроительной промышленности, весьма непростые. Однако приказ Сталина – есть приказ Сталина! Выполняя его З.А. Шашков в 1949 году реорганизовал Центральный технический отдел Минречфлота в Центральное техническое управление, на которое возлагалась работа по координации развития всех основных технических средств речного транспорта.

Однако в отличие от морского флота, где можно было использовать однотипные суда практически на всех морях, в речном флоте ситуация была совершенно иная. Практически каждая река имела свои особенности, которые следовало учитывать для проектирования судов и барж именно для данной реки, для данного речного бассейна. В определенной мере это противоречило курсу, взятому на стандартизацию речного судостроения, но не учитывать особенности каждой реки было невозможно. Известно, что З.А. Шашкову пришлось несколько раз докладывать Сталину по этому вопросу и убеждать его в том, что большой количество проектов для речного флота не является капризом министра, а вызвано объективной необходимостью. После этого Сталин взял некоторую паузу для более глубокого изучения данной проблемы, после чего разрешил министру речного флота учитывать региональную речную специфику.

Принципиально важной задачей являлась замена парового флота судами с двигателями внутреннего сгорания, как наиболее экономичными и современными. Трудность в данном случае заключалась в том, что впервые годы после войны производство таких двигателей, пригодных для установки на речных судах, было еще не налажено. Первые отечественные двигатели внутреннего сгорания начали устанавливать на буксирных и грузовых теплоходах типа «Красно Сормово» и «Большая Волга» лишь в 1948 году. В результате чего доля теплоходов увеличилась с 23% в 1946 году до 30,9% в 1950 году. И в дальнейшем пополнение речного флота осуществлялось главным образом за счет теплоходов.

Строительство нового пассажирского флота началось в 1951 году выпуском большой серии колесных двухпалубных пароходов пассажиро-вместимостью 360 человек типа «Максим Горький». Предназначались они для плавания в речных условиях, но одновременно было организовано строительство аналогичных пароходов (типа «Аркадий Гайдар») мощностью 450 л. с. с подкрепленным корпусом и для плавания на водохранилищах.

Осенью 1952 года в Москву прибыл первый грузопассажирский дизель-электроход «Россия», построенный в Чехословакии. Это было судно с двухэтажной надстройкой пассажиро-вместимостью 259 человек, причем одновременно могло перевозить 40 тонн груза и предназначалось для плавания на водохранилищах. Энергетическая установка общей мощностью 800 л. с., позволяла развивать скорость до 20,5 км/ч. Впоследствии таких судов было построено 28. На Московском судостроительном заводе с 1952 года строились теплоходы типа «ОМ» (знаменитые «омики»), которые предназначались для перевозки пассажиров на местных линиях и могли совершать плавание по водохранилищам. Одновременно на многих заводах речного транспорта осуществлялась постройка разных пассажирских судов для пригородных и городских линий.

Следует отметить в данном случае еще одну присущую Сталину черту – его любовь к красивым архитектурным формам. Именно поэтому он требовал, чтобы московский метрополитен был самым красивым в мире, а центр Москвы был застроен шедеврами современной городской архитектуры. Логика Сталина в данном случае была проста- советский человек может стать по настоящему гармоничной личностью, если его в повседневной жизни окружают красота, будь то подземные дворцы метро или знаменитый сталинские высотки Садового кольца. Этого же Сталин требовал от руководителей всех отраслей народного хозяйства – выпускаемая техника должна, помимо всего прочего, быть красивой. Что касается морского и речного флота, то данное сталинское требование относилось, прежде всего, к пассажирским судам. Советский человек должен был совершать поездки или круизы только на эстетически совершенных и удобных судах!

Поэтому в сталинское время (особенно в послевоенные годы) заказчики пассажирских судов придавали большое значение их архитектурным формам, оформлению и отделке помещений, созданию установок для кондиционирования воздуха, вентиляции и пр. Данным требованиям полностью соответствовала большая серия речных пассажирских теплоходов мощностью 2700, 1200, 800 и 300 л. с. и речных теплоходов мощностью 300 и 150 л. с., а также колесных пароходов мощностью 450 л. с. для работы на речных путях с малыми глубинами.

Что касается нового речного буксирного флота, то его обновление с начала 50-х годов шло за счет строительства буксиров-толкачей мощностью 2200, 2000 и 1200 л. с. для плавания н крупных речных магистралях и водохранилищах и мощностью 800, 600, 300 и 150 л. с. для работы на свободных реках. Кроме того, осуществлялось строительство винтовых пароходов озерного типа мощностью 600 л. с. и колесные - мощностью 400 и 200 л. с.

Пополнение несамоходного флота планировалось за счет увеличения строительства металлических барж вместо деревянных, унификации их грузоподъемности с учетом районов плавания и способов передвижения (буксировка или толкание).

Важнейшим при определении перспективных направлений пополнения флота являлся вопрос, в какой мере целесообразно строительство грузового самоходного флота. Дело в том, что в начале 50-х годов еще не были в полной мере раскрыты все преимущества перевозок грузов в несамоходных судах методом толкания, не была изучена работа толкаемых составов в условиях водохранилищ и шлюзованных рек. В то же время в таких условиях грузовые самоходные суда, как показали исследования, обеспечивали увеличение скорости доставки грузов и более высокие экономические показатели, что и определило целесообразность развития именно этого типа речного грузового флота.

В начале 50-х годов продолжалось строительство грузовых теплоходов типа «Большая Волга» грузоподъемностью 2000 тонн.

Одновременно началась постройка небольших грузовых теплоходов грузоподъемностью 600, 150, а с 1955 года - 300 тонн. В 1951 году в Красноярске был освоен впуск сухогрузных теплоходов грузоподъемностью 1000 тонн и мощностью 800 л. с. Эти суда (типа «Сталинград» и «Севастополь») обладали прочным корпусом, имели двойные борт и двойное дно, что в условиях каменистого грунта берегов Енисея и Лены обеспечивало сохранность перевозимых ценных грузов, а также позволяло работать в устьях сибирских рек. Параллельно в 1952 году по заказу СССР из ГДР начали поступать грузовые сухогрузные теплоходы грузоподъемностью 700 тонн. Они были оснащены двумя двигателями мощностью по 300 л. с., имели четыре трюма с люковыми закрытиями и предназначались для перевозки генеральных грузов. Эти суда направлялись для работы в Северо-Западное пароходство, на Иртыш и Дон.

В больших объемах продолжалось строительство несамоходного грузового флота. При этом наибольшее внимание уделялось отказу от деревянных барж и полного перехода на более практичные и долговечные металлические. Так в Волжском бассейне большое распространение получили палубные сухогрузные металлические баржи грузоподъемностью 3000 тонн, которые впоследствии составляли ядро несамоходного флота Волжско-Камского бассейна. Большими сериями строились также металлические баржи-площадки. Они имели относительно большую ширину при малой высоте надводного борта, что увеличивало погрузочную площадь палубы и облегчало производство перегрузочных работ. Грузоподъемность таких барж колебалась от 300 до 1500 тонн. В Днепровском бассейне для перевозки угля и руды широко использовались баржи грузоподъемностью 500 тонн облегченной конструкции с открытой палубой.

\*\*\*

На XIX съезде ВКП(б), проходившем с [5 октября](https://ru.wikipedia.org/wiki/5_%D0%BE%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) по [14 октября](https://ru.wikipedia.org/wiki/14_%D0%BE%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) [1952 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1952_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), И.В. Сталин поставил в отношении речного транспорта следующие задачи: увеличить вдвое пропускную способность речных портов, закончить первую очередь работ по строительству и реконструкции портов в Сталинграде, Саратове, Куйбышеве, Ульяновске, Казани, Горьком, Ярославле, Молотове, Омске, Новосибирске, Хабаровске, Осетрове, Котласе и Печоре. Оснастить основные порты высокопроизводительными средствами механизации. Расширить строительство механизированных причалов приречных промышленных предприятий. Планировалось завершить работы по переустройству Волго-Балтийского водного пути, увеличить судоходные глубины на реке

 Каме и создать единую глубоководную транспортную систему в Европейской части СССР. Улучшить судоходство и увеличить перевозки пассажиров и грузов в бассейнах рек Неман и Даугава. Предусмотреть строительство мостов через р. Неман в Каунасе и через реку Даугава в Риге. Реконструировать существующие и построить новые судостроительные и судоремонтные предприятия для речного флота. Обеспечить строительство пассажирского и грузового речного флота, отвечающего условиям плавания по крупным водохранилищам. Повысить роль речного транспорта в перевозках грузов в районах Сибири и Крайнего Севера. Обеспечить развитие перевозок на малых реках для местных нужд.

Решением съезда планировалось повысить в 1955 году, по сравнению с 1950 годом, выпуск речных пассажирских судов – в 2,6 раза. Сталин предусматривал и замену речных пароходов на более современные и экономичные теплоходы. Что касается буксировки несамоходных судов, то вместо него начали внедрять более эффективное толкание составов. Одновременно осуществлялась обширная программа реконструкции и строительства высокомеханизированных портов, судоремонтных предприятий, средств связи. Особое внимание было уделено развитию пароходства на реках Сибири и Дальнего Востока.

В 1953 году З.А. Шашков назначается министром морского и речного флота СССР. При поддержке министра получила дальнейшее развитие научная и проектно-конструкторская база. В начале 1953 года в Москве был создан Центральный научно-исследовательский институт экономики и эксплуатации водного транспорта, а в Новосибирске - Институт инженеров водного транспорта, одновременно была значительно расширена сеть проектных институтов и конструкторских бюро.

К моменту смерти И.В. Сталина, в составе речного флота насчитывалось уже около 300 типов различных судов, позволявших решать все задачи транспортных и пассажирских перевозок, как на больших, так и на маленьких реках.

Решения XIX съезда в плане дальнейшего развития речного транспорта стали, по существу, сталинским завещанием речникам. Результатов выполнение решений съезда он уже не увидел. При этом, все намеченные к 1955 году решения были выполнены, что явилось лучшей памятью о И.В. Сталине.

капитан 1 ранга В. Шигин