



БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и БаскомречаВерхне-Амурского
пароходства

г. Благовещенск

Строго соблюдать закон

Весь советский народ с глубочайшим удовлетворением встретил Указ Президиума Верховного Совета СССР об увеличении рабочего времени и суровой борьбе с дезорганизаторами производства.

Трудящиеся нашей страны от четко представляя, что мероприятия Советского правительства направлены на еще большее укрепление хозяйственной и оборонной мощи социалистической родины.

Вот почему на митингах рабочие и служащие, инженеры и техники, все работники Верхне-Амурского пароходства с воодушевлением, искренним патриотизмом выступили, одобряя новый закон.

Старый производственник, кузнец Благовещенской пристани тов. Гончаров в своем выступлении говорит: «Я много работал на дармоедов — заводчиков в прошлом, наши братья по классу и сейчас в капиталистических странах работают по 12-14 часов, а нам, трудящимся свободной счастливой родины единственного в мире пролетарского государства, надо крепить оборону страны и я с радостью отдаю свои дополнительные часы работы, чтобы больше сделать продукции, чтобы лучше работало наше предприятие».

Старейший водник тов. Шевченко на митинге работников речного вокзала при одобрении всех собравшихся с воодушевлением высказал: «Наши молодые рабочие не знают того, что мы пережили в прошлом. Мы, старшие, должны им разъяснить все ужасы капиталистической эксплуатации. Нам нужно больше самолетов, пушек, машин, товаров потребления — этого требует современная обстановка разгоревшейся второй империалистической войны, когда акулы империализма зарятся на СССР. Увеличение рабочего дня, рабочей недели даст реальное увеличение продукции на миллиарды рублей. Наша мощь будет неприступна никаким врагам. Я призываю работать с максимальным уплотнением всех 480 минут рабочего времени, давать максимальную производительность, тем улучшать работу речного флота!»

Таковы мнения, такова воля наших людей. И речники отвечают делом на Указ Верховного Совета СССР. Коллектив рабочих Суражеской верфи отработал первую семидневную неделю при восьми часовом рабочем дне и за этот срок уже на десятки тысяч добавила выработку продукции предприятием.

Уже первые дни работы по новому показали значительное сокращение числа прогулов, летунов на предприятиях нашего бассейна.

Но, к сожалению, в следствие неудовлетворительной работы отдельных партийных, профсоюзных организаций, попустительству некоторых хозяйственников, имеются случаи грубейшего нарушения закона. Капитан парохода «Пахарь» Левченко и старший пом. капитана этого же парохода Вендиктов во время работы организовали пьянку за что требованием собрания команды они отданы под суд. Бригадир котельщиков завода им. Ленина Сахаров за самовольный уход с производства осужден судом на четыре месяца тюремного заключения. Шофер заготовкой Маковеев за допущенный прогул также отдан под суд. Эти факты, допущенные на наших предприятиях, говорят о том, что надо решительно пресекать попытки дезорганизаторов производства, которые еще дают себя чувствовать в коллективе водников.

Первые приговоры судов должны послужить серьезным предостережением для тех, кто все еще не расстался с мыслью, что можно безнаказанно попирает советские законы — единую волю и кровные интересы советского народа.

Партийные, профсоюзные организации должны не оставлять ни одного факта нарушения трудовой дисциплины без осуждения в коллективе, без создания самого сурового общественного мнения против нарушителей. Политико-воспитательная работа, создание нормальных условий нашим работникам должны быть в центре внимания хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей.

Новый порядок работы предъявляет повышенные требования к руководителям предприятий и учреждений.

«Увеличение рабочего дня, ликвидация прогулов должны обязательно дать вполне конкретные результаты, вполне реальные, осязаемые плоды. Эти плоды — рост подема производства, снижение себестоимости продукции, повышение количественных и качественных показателей работы. Тот хозяйственник, тот командир производства, который не сумеет обеспечить этих результатов, никуда не годен, как руководитель». («Правда», 1 июля 1940 г.)

С введением нового закона в силу создан мощный производственный подъем среди рабочих и нашей интеллигенции.

Долг партийных, профсоюзных, общественных организаций — закрепить этот подъем, устранять все помехи, обеспечив коллективу речников Верхне-Амурского бассейна досрочно выполнить план грузоперевозок и производственные планы предприятий.

КОГДА ЖЕ НАЧНЕТСЯ ПОДГОТОВКА К СУДОРЕМОНТУ?

Громадную роль в выполнении и перевыполнении государственного плана грузоперевозок играет заблаговременная, хорошо спланированная и умелая подготовка к зимнему судоремонту. Чем лучше будут подготовлены цехи, станки, оборудование, инструмент, в достаточном количестве разного ассортимента материал, тем быстрее и качественнее будет проходить зимний ремонт флота.

Этот простой, не требующий никаких доказательств довод, не понимают только на заводе им. Ленина. Уже не впервые нам приходится возвращаться к этому вопросу, но все же возмутительное положение с подготовкой к зиме на заводе по-прежнему не улучшается. В слесарном, токарном, кузнечном и других цехах ремонт проходит очень слабо, рабочие этих цехов не обеспечены необходимым инструментом и материалами, наряды на выполнение тех или иных заказов не выписываются или выписываются с большим опозданием. Подготовка рабочего места для каждого рабочего и даже для бригады организована плохо.

Планово-производственный от

дел (начальник тоз. Радион-ов) не обеспечивает предъявляемых к нему требований. Администрация деревообделочного цеха еще в мае сдала в плановый отдел сметы на ремонт и оборудование, но там утвердили их только 4 июля. В следствие этого, деревообделочники до сих пор не развернули ремонтных работ. Часть вины в этом ложится и на самих руководителей цеха (зам. начальника цеха тов. Ненартович), не поставивших вопрос о ремонте перед руководством завода.

Нисколько не лучше выглядит дело с подготовкой к судоремонту в котельном, лесопильном и других цехах. Но к большому удивлению этот серьезный, давно назревший вопрос, пока не подлежал деловому обсуждению на партийном, профсоюзном собрании, в цехах, бригадах среди рабочих.

Время близится к зиме. Ремонт цехов, станков и оборудования должен был давно стать во главу угла, но с этим важнейшим делом на заводе им. Ленина не торопятся. Нас все так интересует: когда же начнется серьезная подготовка к зимнему судоремонту 1940-41 года?

Грузчики работают без нарядов

Наладив заблаговременную подготовку рабочего места, правильную расстановку рабочей силы, некоторые бригады уже имеют неплохие результаты. Например, бригада тов. Малюшкина 8 июля выполнила дневное задание на 205 проц., тов. Остапчука — на 155 проц., а тов. Логинова — на 137,7 проц.

Но надо сказать, что бригадам по-прежнему не выдаются рабочие наряды, продолжается переброска с одного участка недооконченной работы на другой. Взять бригаду тов. Малюшкина. Она 9 июля переменила

три участка работы и даже до сих пор не знает процента выполнения июньского плана. Так же в бригаде отсутствует политико-воспитательная работа, партприкрепленный тов. Тихомиров там не бывает, в результате чего грузчики не знают о происшедших событиях в нашей стране.

Руководителям необходимо закрепить достигнутые успехи в бригадах и учесть недостатки, чтобы к XXIII годовщине Октября прийти еще с лучшими показателями.

Н. Шумилова.

Инструктор по механизации конторы бурения треста Малгобекнефть (Чечено-Ингушская АССР) Г. А. Гагунов предложил новую конструкцию патрона для спуска и механического наворачивания обсадных труб при помощи ротора любого типа. Эта конструкция дает гарантированное ускорение спуска труб на 300 процентов и вдвое облегчает работу буровиков.



Григорий Андреевич Гагунов.



За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной батальонному комиссару Леонтию Игнатьевичу Яковенко присвоено звание героя Советского Союза. До службы в РККА тов. Яковенко был донецким шахтером.

(Фото-клише ТАСС).

ОТКРЫЛАСЬ ПЕРВАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА КАРЕЛО-ФИНСКОЙ ССР

ПЕТРОЗАВОДСК, 8 июля. Сегодня в 17 часов в государственном драматическом театре открылась первая Сессия Верховного Совета Карело-Финской Советской Социалистической Республики. Сессию открыл заслуженный деятель искусств республики Попов.

Председателем Верховного Совета Сессия единодушно избирает секретаря ЦК КП(б) Карело-Финской ССР депутата Сорокина. Заместителями — председатель Виданского сельсовета комсомолец Морозина, техник лыжной фабрики Ильмари Пеухкури.

На повестке дня Сессии вопросы: выборы мандатной комиссии, о постоянных комиссиях, об утверждении Конституции Карело-Финской ССР, об утверждении Положения о выборах в районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся, о проекте установления границы между Карело-Финской Советской Социалистической Республикой и Российской Советской Федеративной Социалистической Республикой, об избрании президиума, председателя президиума, заместителей, секретаря президиума, членов президиума Верховного Совета, об образовании правительства Карело-Финской ССР, Совета Народных Комиссаров Карело-Финской ССР и другие.

На сегодняшнем заседании Сессия избрала мандатную комиссию, образовала две постоянно действующие комиссии Верховного Совета Карело-Финской ССР, комиссию законодательных предположений, бюджетную комиссию.

Под долго несмолкающие аплодисменты и приветственные возгласы Сессия послала приветствие вождю народов товарищу Сталину. (ТАСС).

Наши стахановцы

Еще накануне выхода в плавание, экипаж нашего комсомольско-молодежного парохода взял на себя социалистическое обязательство: работать только по-стахановски, перевыполнить навигационный план грузоперевозок, развернуть среди членов команды оборонно-массовую и воспитательную работу. Недавно судовой комитет, при активной помощи партийной и комсомольской организаций, провел проверку социалистических обязательств.

Проверкой установлено, что в течение совершенных четырех рейсов на «Профинтерне» выросло много стахановцев и ударников, показывающих замечательные образцы в своей производственной и общественной работе. Вот, например, коммунист-масленщик тов. Петре-ев, работающий в нашем коллективе первый год. Он считается лучшим агитатором судна. На его вахте в машинном отделении всегда чистота и порядок, во время смазываются и протираются машинные части. В свободное время от вахты тов. Петре-ев принимает активное участие в погрузо-разгрузочных работах, редактирует стенную газету. Хорошо проявил себя в работе комсомолец тов. Шатохин, непрерывно работающий на «Профинтерне» 3 года. Кроме производственных дел, он возглавляет работу совета первичной ячейки Осоавиахима. За короткий промежуток времени

тов. Шатохин сумел вовлечь в свою организацию 15 новых членов и создать на судне 4 оборонных кружка, в которых регулярно проводятся занятия.

Большим авторитетом у команды пользуется студент Благовещенского речного техникума, будущий лоцманский капитан, тов. Титаев. За проявленную активность в производственной и общественной работе, командованием судна он выдвинут на должность третьего помощника капитана. Необходимо также отметить честный стахановский труд проводницы тов. Фроловой. За постоянную чистоту и порядок в каютах, салоне, коридорах, за любовный уход за цветами тов. Фролова имеет от пассажиров и администрации судна около 10 благодарностей.

Прекрасных успехов в социалистическом соревновании добились и другие члены нашего коллектива. Вырастить и воспитать стахановцев судовой комитет, партийная и комсомольская организации сумели при повседневной массовой и агитационной работе, регулярной проверке социалистических обязательств. Вопрос соцсоревнования и лучшие люди у нас всегда popularизируются в стенной газете.

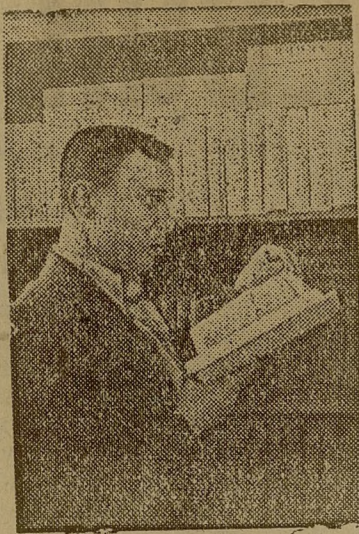
ШУЙСКИЙ.
председкома парохода
«Профинтерн».

Рационализатор Потемкин

Слесарь-стахановец механических мастерских Суражеской судовой верфи им. Куйбышева тов. Потемкин И. Д., кроме программной работы на производстве, занимается рационализацией. Недавно он внес изобретательское предложение по изготовлению к у л а ч к о в л е в о й резьбы, при помощи которого можно произ-

водить нарезку струн для судостроения на болторезном станке. Это предложение уже применяется на практике и дает хорошие результаты.

Как лучшему производственному и рационализатору производственных процессов, дирекция верфи выдала тов. Потемкину уже не первое денежное вознаграждение.



Старший инженер доменной группы Ново-Тагильского металлургического завода, член ВКП(б) **Д. В. Охотников** самостоятельно изучает 10-ю главу «Краткого курса истории ВКП(б)», пользуясь первоисточниками — произведениями Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина **Д. В. Охотников** — в библиотеке парткабинета.

УСПЕХИ АГИТАЦИИ НЕ ЗАКРЕПЛЕНЫ

Достижения агитационно-массовой работы на избирательных участках в период предвыборной кампании не закреплены на Благовещенской судовой верфи. Секретарь парторганизации тов. Куличков и секретарь комитета ВЛКСМ тов. Пономаренко успокоились на достигнутом и всю работу пустили на самотек. Некоторые из агитаторов, пользуясь попустительством этих руководителей, совершенно перестали бывать на участках. К числу их особенно нужно отнести тов. Дубягу.

Правда там есть и инициативные агитаторы, как тт. Куличкова, Юрков и другие, которые не прекращают работы на своих участках, но все это происходит самотеком, партбюро не руководит и не помогает им.

К. Степанов.

СТАРЕЙШИЙ ФОНАРЩИК АМУРА ПАВЕЛ ВЛАДИМИРОВИЧ ГРЕБНЕВ

В 1905 году из Вятской губернии, села Федорово на Амур с семьей переселился крестьянин бедняк Павел Владимирович Гребнев.

Понравилась Павлу Григорьевичу многоводная, красивая река с достопримечательными живописными берегами.

Будучи уже «в годах», безграмотный он не мог найти более интересной работы, как быть фонарщиком. В 1906 году после долгих мытарств Павел Владимирович поступает на Нижне-Кузнецовский перекат.

34 года без перерыва зажигает фонари тов. Гребнев на верхнем плесе Амура. 20 лет он проработал на Торойском перекате, 4 года — на Кузнецовском, 5 лет — в Калиновке и других. Последние пять лет — на Верхне-Кузнецовском перекате. Пожалуй нет такого фонарщика, так хорошо изучившего Верхний плес Амура и незнающего аварий, как Павел Владимирович Гребнев.

Недавно тов. Гребневу исполнилось 72 года. Время, казалось, подошло переходить на пенсию. Но не таков Павел Григорьевич. Он, не взирая на свой преклонный возраст, с душой молодого человека не может бросить любимого дела, а по-прежнему является лучшим фонарщиком Амура: фонари зажигает повседневно, аккуратно, горят они у него всегда ярко, «видимость их наилучшая», — горят лоцманы.

Как заботливый садовник ухаживает за облюбованным деревом, так Павел Владимирович следит за своими фонарями.

«Я сначала ершиком, а после тряпочкой вычищаю от копоти ламповое стекло, проверяю фитиль и лампу, наполняю ее керосином, зажгу и плотно закрываю дверку фонаря».

И после этого не меньше 10 минут Павла Григорьевича можно видеть стоящим у фонаря,

внимательно на него смотрящим — это он проверяет его горение. И только убедившись, что все в порядке, идет зажигать другой.

Также внимательно и заботливо следит и охраняет тов. Гребнев створные и перевальные столбы.

Павел Владимирович хорошо осознал задачи, стоящие перед речным флотом по перевозке грузов и пассажиров и знает, что от него, фонарщика, в этом деле зависит многое — обеспечить нашим судам круглосуточное безаварийное плавание. И это он, как честный советский труженик, доказывает на деле.

Остается одно — пожелать Павлу Владимировичу Гребневу, одному из старейших фонарщиков Верхнего Амура, еще долгой жизни на благо социалистической родины.

Н. А. САЯПИН,
инспектор судоходства
Благовещенского участка.

ВМЕСТО ФЕЛЬЕГОНА

История одного рейса

— Ну, Захарыч, в Бургали, брат, двигаем, — сообщил капитан парохода «Хабаровск» своему старшему.

«Захарыч» — молодой, выше среднего роста паренек, был обременен, что наконец-то экипаж получил задание и начал знакомиться с планом-приказом.

Капитан, стоявший на вахте, дал отходные свистки и пароход пошел из Благовещенска, навстречу свистящему в снастях ветру, выполнять очередное задание.

Без всяких задержек и происшествий в пути этот, в большинстве своем, молодой коллектив судна, «добрался» до пристани Мунгалово. Здесь с радостью, к удивлению команды, были обнаружены 2 плота, которые при бывающей воде позволяла провести через перекаты.

Капитан тов. Олейников, учтивая создающуюся обстановку, остополил машину, отдал якорь и выехал на шлюпку к берегу выяснять положение.

Из Бургалей по телефону сообщили, что формирование плотов не окончено и следовать сюда судну незачем.

Тов. Олейников запросил разрешение диспетчерской на буксировку одного из этих плотов, сообщая неготовность в Бургали, но диспетчер категорически запротестовал и дал распоряжение: «Двигаться по назначению».

Приказ есть приказ, пошли дальше.

Прибыли к знаменитому «месту назначения» — Бургали. Естественно, плоты были не готовы.

Находившийся здесь представитель Монастырского сплавно-го участка заявил, что если будут посылать к нам, то не ходите, паромы и там не сформи-

рованы. На очередной запрос к диспетчеру — получили приказ итти в Монастырку, хотя диспетчерская и знала, что посылает туда напрасно.

Стоявший на мостике лоцман, с не слишком веселым видом, заметил: «Гуляем, ребята, дальше».

Да и как не смеяться, хотя и сквозь грусть любого прошибет смех над такими безрассудными распоряжениями.

С приходом в Монастырку картина открылась прежняя — паромов нет. Но шутники из диспетчерской (главный диспетчер тов. Агафонов) не унывают: «Идите в Мунгалово и буксируйте один плот».

Из среды команды кто-то отозвался на такое сообщение: «Да, братцы, ничего себе развернулись наши командиры движения флота»...

Вниз «Хабаровск» быстро «добежал» до необходимой пристани, где команда нашла новые 2 плота, но горизонт воды к этому времени так опустился, что на перекатах провести паромы не было никакой возможности.

Что делать? Однако диспетчера всегда придут «на помощь»: «Идите в Черняево и берите там плот».

И только здесь удалось забуксировать миниатюрный паромик в 800 кубометров массой.

Таким образом за 20 драгоценных дней пароход избородил весь Верхний Амур и только под боком у Благовещенска взял в несколько раз меньше плот, чем ему следует по мощности.

Да, есть еще шутники на Амуре, только их «веселье» слишком дорого обходится государству.

С. КУЗНЕЦОВ.

Совет соцстраха только существует

Партия и правительство ежегодно профсоюзам отпускают большие суммы денег на социальное страхование — лечение, содержание больниц, домов отдыха, курортов, и т. д. Понятно, что профсоюзы должны эти средства расходовать только по назначению. Для контролирования производимых расходов существуют советы соцстраха, через которые проходят все операции оплат за счет средств социалистического страхования — бюллетеней, на кормление ребенка, уход за новорожденным, посылка на курортное лечение, в дома отдыха и другие.

Но как же налажена работа совета социалистического страхования и его членов на заводе им. Ленина — самом крупном предприятии нашего пароходства? Можно сказать — очень плохо. На 3 июня в заводском комитете еще с мая лежат 20-25 неразобранных бюллетеней — это вопреки всех указаний и постановлений ВЦСПС и ЦК речников. Там рабочий не может получить пособие по больничным листам один, зачастую и два месяца. Заводской комитет во главе с председателем тов. Мирошниковым, расписавшись в бессилии, не может соб-

рать заседания совета. 27 июня, например, назначили совещание совета, сообщили всем 18 его членам. И что же? — Пришла только одна тов. Поморцева.

Председатель завкома сам вынужден подписывать бюллетени и определять процент оплаты только лишь потому, что не может собрать членов совета, что по общему положению делать строго запрещено.

Следует еще отметить и то, что страховые делегаты и члены женсовета к работе не привлекаются, больных на дому они не контролируют, а также не борются с прогульщиками и летунами, не знают как выполняют больные режим врача, не оказывают нуждающимся помощи в приобретении лекарств, продуктов, на разбор бюллетеней владельцы их не приглашаются.

Такое положение дальше терпеть не может быть.

Верхне-Амурскому баскомбучу (председатель тов. Таранник) с его отделом соцстраха (зав. тов. Щеголева) нужно вплотную заняться исправлением деятельности заводского комитета завода им. Ленина, ибо, как писало, там вообще профработа стоит на низком уровне.

М. К.

Пятая „Белая книга“ германского министерства иностранных дел

В германской газете «Берлинер берзенейтунг» от 20-29 июня опубликованы материалы пятой германской «Белой книги», в которых говорится:

«В дополнение к документам по вопросу о том, кто является виновником войны, германское министерство иностранных дел опубликовало сегодня пятую «Белую книгу». Книга озаглавлена: «Дальнейшие документы о политике западных держав, направленной к расширению войны». Темой книги являются переговоры генеральных штабов Англии и Франции с Бельгией и Голландией.

Германский министр иностранных дел впервые публично характеризовал планы союзников, направленные к расширению войны в своей речи от 27 апреля 1940 года перед дипломатическим корпусом и представителями германской и иностранной печати. Это произошло тогда, когда по желанию Англии Норвегия была превращена в театр военных действий. Но политика западных держав этим не ограничилась. Более того, в начале мая 1940 года германское правительство узнало о планах западных держав, целью которых было осуществить нападение на Рурскую область через Голландию и Бельгию. Таким образом, западные державы сделали выводы из многочисленных угроз и нот по адресу нейтральных стран, в особенности Голландии и Бельгии. Западные державы нашли в обеих этих странах в лице тогдашних руководителей этих стран и их органов послушное орудие своей политики.

10 мая 1940 года германское правительство опубликовало меморандум бельгийскому и голландскому правительствам, а также доклад германского верховного командования германскому правительству. В этом докладе германского командования при помощи документов было доказано, что между английскими и французскими генеральными штабами и Бельгией, с одной стороны и Голландией с другой велись переговоры. Целью этих переговоров была подготовка намеренного Англией и Францией нападения на Рурскую область через территорию Голландии, Бельгии и Люксембурга.

Хотя переговоры генеральных штабов велись секретно, однако, время от времени в общественность проникали кое-какие слухи об этом. 6 марта 1936 года бывший бельгийский министр иностранных дел и бывший тогда французский посол в Брюсселе подтвердили друг другу, что их правительства заинтересованы в сохранении наиболее важной части бельгийско-французского договора о военном союзе, в котором говорилось о контакте между генеральными штабами. В 1939 году, когда Англия в полном объеме развернула военную политику против Германии в комиссии по

иностранному делу бельгийского сената состоялись совещания, на которых особенно подробно обсуждался вопрос о военном контакте между Бельгией, Францией и Англией. В начале 1940 года уже не пытались скрывать факта ведения секретных переговоров генеральных штабов. Так, 7 февраля бельгийский военный министр заявил, что «со стороны бельгийских ответственных органов не упущен ни один фактор, который дал бы возможность гарантам бельгийской независимости выполнить те обязательства, которые они торжественно взяли на себя». Державами — гарантами являлись Германия, Франция и Англия. Но так как Германия никогда не заключала сделок с генеральным штабом Бельгии, то державами — гарантами военным министром, являлся только Англия и Франция. Следующий день 8 февраля принес новые подтверждения этой политики Бельгии. Когда депутат Грамман потребовал в бельгийском парламенте, чтобы оборонительные укрепления были возведены также на южной границе Бельгии, его выступление было тотчас прервано военным министром и председателем парламента на том основании, что «он не имеет право говорить ничего такого, что может принести ущерб обороне страны или быть неправильно истолкован». Это означает, что бельгийский генеральный штаб не хотел предать гласности тот факт, что Бельгия возводила укрепления исключительно против Германии. Бельгийский генеральный штаб не хотел раскрывать своей военной политики, направленной против Германии.

О том, что бельгийская политика уже давно во всех областях была односторонне направлена против Германии, было provedено достаточно фактов в докладе германского верховного командования, приложенном к германскому меморандуму. Новым доказательством этого же является распоряжение бельгийского военного министерства за 1937 год относительно эвакуации гражданского населения. Этот документ попал недавно в германские руки. Здесь речь идет о подробном плане эвакуации женщин, детей, стариков, больных и так далее из предполагаемых районов военных действий. Особенно характерным доказательством того, что планы наступления бельгийской, французской и английской армии уже давно были составлены является указание на то, что определенные шоссе и подезды должны были оставаться свободными от эвакуируемого населения потому, что их следовало «сохранить для английской армии». Следовательно, здесь генеральными штабами уже были разработаны все детали продвижения английской армии. Не подлежит никакому сомнению, что уже несколько лет назад велись перегово-

ры между генеральными штабами Бельгии, с одной стороны, Франции и Англии — с другой (а также с Голландией). Теперь, благодаря быстрому наступлению германских войск, захвачено много новых документов и материалов, состоящих из служебных указаний, карт и так далее, которые представляют собою новые доказательства того, что не только существовало соглашение между верховным командованием Англии и Франции с одной стороны, Бельгии и Голландии с другой, но что на основании этого соглашения были выработаны приказы для всех родов войск, которые и были вручены последним для ориентации. Из этих материалов неоспоримо вытекает далее, что общее наступление франко-бельгийской армии было построено на базе сотрудничества с бельгийским генеральным штабом.

Из огромного количества этих материалов германское министерство иностранных дел опубликовало сегодня несколько документов, которыми доказывается, что продвижение части авангарда французской, английской армии было детально разработано и из которых видно, как была задумана координация действий бельгийской, голландской и английской армии.

Из документа первого видно, что согласно намерениям английского и французского генеральных штабов в первую очередь должна быть использована территория Люксембурга. Здесь речь идет о приказе командира «французской части, которой были поручены военные операции в Люксембурге». Приказ датирован 2 мая 1940 года и содержит изменение ранее отданного распоряжения на случай получения приказа: «Вступить в Люксембург. Вступить немедленно».

Документ второй является полковым приказом от 2 апреля 1940 года, в котором предусмотрено, что четвертый французский кавалерийский полк моторизованной разведки и тотчас же, в первый день выступления должен достичь реки Маас и выслать свои передовые части к бельгийскому пункту Марш и пункту Дюрбой, расположенному в 30 километрах южнее Льежа. Приказом точно предусмотрено в какой форме полк должен будет установить связь с французскими частями, оперирующими в соседних районах, а также с бельгийскими войсками в районе крепости Намюр. После перехода через Маас между Намюром и Динамом полк должен продвигаться к югу от Мааса. Дивизия, в которую входит этот полк, в соответствии с этим получает задание достигнуть германской границы около Аахена.

Документ третий доказывает во всех подробностях, как далеко зашла подготовка вступления франко-английских войск в Бельгию. Этот приказ, отданный 4 легкой дивизии, от которого упоминалось в документе

втором, касается подвоза пополнения в первые дни выступления. Характерными деталями бельгийско-французского соглашения являются распоряжения о конфискации горючего из бельгийских складов для французской армии и о способе и форме уплаты за горючее. Так, например, в приказе по 4-й легкой дивизии говорится, что квитанции, заготовленные специально на случай вступления французских войск в Бельгию, снабженные штемпелем «французская армия» действительны как для бельгийских гражданских складов, так и для военных складов горючего. Дальнейшим доказательством соглашения между обоими генеральными штабами служит пятый пункт этого приказа по дивизии, из которого ясно видно, что в первый день выступления французских войск на территорию Бельгии, на бельгийских вокзалах должны были выгрузиться моторизованные части.

Документ 4-й содержит приказ французского верховного командования от 16 апреля 1940 года. Из приказа видно, что для вступления в Бельгию предусмотрено использование бельгийской железнодорожной части и что по этому вопросу составлен подробный план. Приказ этот обнаружен среди бумаг 21 французской пехотной дивизии вместе с тут же напечатанным планом погрузки этой дивизии. В этом плане, а также в написанной от руки записке по этому плану для отдельных частей названной дивизии намечены железнодорожные станции, вблизи бельгийской границы. Намечены также конечные станции, расположенные западнее Антверпена и точнее время отправки поездов. Этим доказывається, что для отправки французских войск в Бельгию по железной дороге был во всех подробностях разработан план, предполагавший естественно тесное сотрудничество с управлением бельгийских железных дорог.

Документ пятый показывает во всех подробностях подготовку и продвижение французских войск в Бельгию. Были изданы специальные схемы, намечающие пути движения по территории Бельгии. Эти схемы должны были быть размножены, чтобы каждый командир, вплоть до ефрейтора, мог хорошо усвоить маршруты войск в Бельгии. Это мероприятие должно было быть проведено до 8 февраля 1940 года.

Документ шестой свидетельствует о том, что для ознакомления с бельгийской территорией не только составлялись карты, но предоставлялось французским офицерам право, путем поездки знакомиться с местностью. Документ содержит дневник французского лейтенанта Дольфуса. 16 января в дневник была внесена следующая запись: «Разведка позиций в Бельгии». Имеются доказательства, что эта разведывательная деятельность французских офицеров на бельгийской территории проводилась не без согласия бельгийского правительства.

Документы седьмой и восьмой доказывают, что на бельгийской территории побывали не только отдельные французские офицеры, но и что еще за долго до 10 мая в Бельгию вступили целые части французских войск. Среди материалов имеются два протокола о наблюдениях из бельгийского населенного пункта Бертри, который находится в 25 километрах от французской границы. В протоколе (документ № 7) записано заявление жителя этой местности люксембургского подданного о том, что 3 или 4 мая он видел в Бертри французскую танковую часть, прибывшую из Франции и направлявшуюся на северо-восток. Взятый немцами в плен французский солдат в свою очередь заявил, что «его танковая часть находилась в Бельгии уже с 15 апреля (документ № 8).

Документ девятый представляет записку генерального штаба 9-й французской армии по вопросу «о намеренном бельгийском продвижении восточнее реки Маас» от 28 марта 1940 года. Записка снабжена сделанной от руки пометкой, что предназначена только для генерального штаба 9-й армии. Она содержит критику бельгийского оперативного плана в той мере, с которой он относился к задачам продвижения 9-й французской армии через Бельгию. Из критики было видно, что у французов были все данные о передовых линиях бельгийской армии и ее отдельных частях, а также о мероприятиях, которые намечены бельгийцами, если не удастся удержать передовые позиции. Само собой понятно, что такую секретную информацию можно было получить только непосредственно у бельгийского военного командования, а это опять-таки является доказательством имевшего место сотрудничества между французским и бельгийским генеральными штабами.

Документ десятый представляет приказ по второму бельгийскому гренадерскому полку от 13 апреля 1940 года. Из приказа видно, что этот полк имел задание улучшить укрепления между Нинов и Галь и установить провололочные заграждения и проводить различные фортификационные работы. Особенно характерно содержащееся в приказе указание под заголовком: «Данные о дружественных войсках» (здесь подразумеваются французы). Можно констатировать, что военное сотрудничество французской и бельгийской армии зашло в апреле так далеко, что уже тогда они рассматривали друг друга как союзников.

Документ 11-й содержит приказ по второй английской дивизии от 19 апреля 1940 года. Приказ ясно свидетельствует о тесном сотрудничестве с бельгийскими государственными учреждениями в связи с предстоящим вступлением войск в Бельгию. Сообщается, что представители бельгийской политической полиции будут прикомандированы к английскому штабу.

(Окончание на 4 стр.)

Пятая „Белая книга“ германского министерства иностранных дел

(Окончание. Начало см. на 3 стр.)

бу. В приказе указывается на необходимость сотрудничества с бельгийской полицией. В приложении к приказу содержится список лиц, находящихся в различных районах Фландрии, которые должны быть арестованы сразу же после вступления английских войск, причем арест этих лиц должен быть совершен не английскими военными властями, а бельгийской полицией.

Документ 12-й представляет собой карту, ярко свидетельствующую о намерениях французов. Надписи, сделанные на карте, найденной у одного офицера первой французской легкой дивизии, показывают, что дивизия, стоявшая в районе Валансьена, должна была перейти бельгийскую границу по трем дорогам чтобы, очевидно, продвигаться из района Брюссель — канал Шарлеруа. Местонахождением штаба намечался город Суаньи, западнее Жанала. Эта дивизия должна была продвигаться к германской границе до Сен-Трон, в нескольких километрах южнее канала Альберта в районе Гассельта. Из записей на карте видно далее, что район севернее этого участка предполагается английской армии. Ясно, что такого рода оперативный план мог быть составлен только с согласия бельгийского генерального штаба.

Документ 13-й дополняет схему продвижения первой легкой дивизии, о которой шла речь в предыдущем документе. Он содержит приказ по этой же дивизии от 18 декабря 1939 года, в котором указывается, какие связи должны быть установлены во время марша. Наряду с английскими силами (две английские дивизии), которые должны продвигаться на левом фланге, на первое место выдвигается бельгийская армия. Связь должна поддерживаться с бельгийскими войсками, действующими на этом участке, а также с бельгийским генеральным штабом в Брюсселе. Связь с генеральным штабом будет осуществляться через начальника второго отдела генерального штаба.

Документ 14-й представляет собой карту путей движения английских войск. Карта напечатана в апреле 1940 года. Это доказывает, что уже в то время план наступления английских войск через Бельгию был разработан во всех деталях.

Документ 15-й также показывает, что во время движения через Бельгию должна осуществляться связь между английскими и бельгийскими войсками. Связь должна быть установлена также с бельгийской главной квартирой. Точно также должен быть установлен контакт с голландскими войсками, которые, согласно приказам, должны достигнуть района Тилльбурга.

Документ 16-й является оперативным приказом французского подполковника Лестокуа и командира особой группы, которой поручено продвигаться форсированным маршем через Бель

гию, имея исходным пунктом Дюнкерк, к голландским островам Вальхерн и Беверланд и оккупировать эти острова. В приказе подчеркивается необходимость взаимодействия бельгийских и голландских войск при осуществлении этих операций.

Документ 17-й датирован 15 ноября 1939 года и представляет оперативный приказ французского подполковника Астафора, группа которого должна была быть расположена западнее группы Лестокуа. Этой французской группе было приказано, как можно быстрее продвигаться из района Дюнкерка и достигнуть пункта Брескенс у устья Шельды, переправиться на пароме в Флисинген и обеспечить расположенные там аэродромы.

Документ 18-й является приказом от 17 апреля 1940 года. Приказ издан командиром французской разведывательной части и касается продвижения через Бельгию до голландского города Бреда. Этот документ, как и предыдущие три документа ясно показывает намерения Англии и Франции, которые стремились не только занять позиции в Бельгии, но и в Голландии, откуда должно было быть произведено наступление на Германию. Этот документ далее свидетельствует о том, что французские и английские оперативные планы были построены с учетом взаимодействия с бельгийской и голландской армиями и что эти планы были согласованы с бельгийским генеральным штабом.

В документе 19-ом содержится другое доказательство, что между генеральными штабами велись переговоры. Речь идет о меморандуме главнокомандующего голландской армией Винкельмана от 23 марта 1940 года. Этот меморандум был передан через голландского посланника в Брюсселе бельгийскому правительству и был найден в министерстве иностранных дел Бельгии. Этот меморандум показывает, что не только велись военные переговоры между Голландией и Бельгией, но и что было предусмотрено сотрудничество с английским и французским генеральными штабами. Подробно указывается, сколько дивизий ожидается из Англии и Франции и какие мероприятия необходимо провести в Северном Брабанте, чтобы голландская армия действовала в этих провинциях совместно с бельгийской а так же английской и французской армиями. Во время переговоров с французскими и английскими правительствами по этому поводу генерал Винкельман особенно подчеркнул, что отвод голландских войск от линии Грabbе в голландскую крепость вызывает сожаление как с точки зрения Голландии, так и с точки зрения международной, ибо «сохранение линии Грabbе дает возможность

в нужный момент перейти в наступление». Все переговоры имели целью максимальное использование голландских позиций для далеко идущих наступательных планов западных держав.

В итоге можно констатировать:

1. По окончании мировой войны переговоры генеральных штабов Бельгии и Франции никогда не прерывались. То же самое относится к сотрудничеству бельгийского и английского генеральных штабов. Таким же образом были достигнуты соглашения между голландским правительством и правительствами Англии и Франции.

2. Документы, захваченные германскими войсками в Бельгии, неопровержимо доказывают, что англо-французское нападение на Рурскую область через Бельгию и Голландию было решено еще в сентябре 1939 года. Более того, они доказывают, что не только генеральные штабы, но и войска были информированы об этих приказах во всех деталях.

Англия и Франция, очевидно, попытаются снова выступить против этих ясных доказательств, как это было сделано после опубликования германской четвертой «Белой книги» о намерениях Англии в отношении Норвегии. Они пытались утверждать, что единственной целью кампании в Норвегии было помешать германским планам. Так, в противовес неопровержимым доказательствам, что уже 7 апреля англичане направили экспедицию в Норвегию, они заявили, что английские планы были составлены после того, как германские суда находились уже в пути к Нарвику. Не состоятельность этих английских утверждений охарактеризована министром иностранных дел Германии Риббентропом 27 апреля в речи перед дипломатическим корпусом и представителем германской и иностранной печати. Риббентроп заявил, что Англия 8 апреля начала минирование норвежских территориальных вод, чтобы таким путем обеспечить высадку экспедиционного корпуса и что приказ германскому флоту выйти на север был отдан лишь тогда, когда этот английский план стал во всех его деталях известен Германии. Таким образом, контрдействия Германии начались 8 апреля с целью предупреждения высадки английского экспедиционного корпуса. Другим ярким доказательством агрессивных намерений Англии в Скандинавии является документ, случайно попавший в руки германских войск во время операций в Норвегии, который окончательно разоблачил подлинные цели английских планов. Речь идет об оперативном плане расположенной в Нарвике группы Авонфорса и о приказе военного министерства от 6 апреля (Документ № 20). Во втором абзаце этого приказа ясно записано, что целью этой группы

войск является шведский железорудный район. Далее там говорится, что в определенное время, указанное начальником этой воинской группы, должно быть осуществлено нападение на Швецию с целью оккупации железорудных копей в Олливаре. Германские войска, если верить публичным заявлениям английских министров, должны были быть изгнаны из Норвегии. Однако, об английских войсках в этом приказе не сказано ни слова. Во втором пункте этого приказа принимаются во внимание контрдействия противника, однако в такой форме, что это должно произойти не раньше начала мая, а следовательно спустя некоторое время после реализации намеченного английского плана, направленного против Швеции. Из этого приказа явствует, что английское правительство руководствовалось единственным стремлением прибрать к своим рукам шведские железные рудники. Утверждение, что английская экспедиция в Скандинавию имела своей целью контрмеры против Германии этим самым окончательно разоблачается. Западные державы с момента объявления ими войны исходили из стремления затуманить моральную и военную слабость их позиций, пытаясь поставить себе на службу для осуществления своих целей прежде всего малые государства. Так должно было случиться со Скандинавией, а затем с Голландией, Бельгией и Люксембургом. Однако, германская армия окончательно уничтожила эти планы Англии.

Приложение 1.
Нота французского министерства иностранных дел от 6 марта 1936 года.

Нота бывшего французского министерства иностранных дел от 6 марта 1936 года гласит: «Его превосходительству г-ну Ван-Зееланду, премьер-министру, министру иностранных дел и министру торговли.

Г-н министр!
Путем обмена письмами между премьер-министром и министром иностранных дел Франции и премьер-министром Бельгии от 10 и 15 сентября 1920 года правительство Франции и правительство его величества короля Бельгии дали свое согласие на подписание от 7 сентября 1920 года военного соглашения. Согласно этим письмам, соглашение от 1920 года имело целью укрепление гарантий безопасности и сохранение мира, вытекающих из пакта Лиги наций. Это соглашение определило линии военного сотрудничества между Францией и Бельгией на случай неспровоцированного выступления против них Германии.

В 1925 году в Логарно был заключен договор, который в более совершенной и точной форме, чем договор 1922 года осуществляет гарантии. Этот договор был заключен президентом республики и получил поддержку парламента.

Этот договор является самой существенной частью международного статута Бельгии и изложенные в нем обязательства вместе с пактом Лиги наций являются единственными действенными обязательствами, которые связывают Францию и Бельгию в части гарантий и оказания взаимной помощи.

Само собой разумеется, что оба правительства более чем когда-либо заинтересованы в сохранении этих обязательств.

С военной точки зрения соглашение 1920 года, кроме общих обязательств о сотрудничестве генеральных штабов, содержит особые мероприятия по совместной оккупации левого берега Рейна.

Оба правительства заинтересованы в сохранении этого соглашения и хотят сохранить контакт генеральных штабов с целью осуществления локального договора. Такого рода контакт не может повлечь за собой ни для одной из договаривающихся сторон каких-либо особых обязательств политического характера или же обязательств в деле национальной обороны.

Я имею честь, ваше превосходительство, удостоверить согласие французского правительства.

Я пользуюсь случаем, господин министр, чтобы вновь выразить вам мое высокое уважение.
Марош».

Приложение 2.
Распоряжение об эвакуации бельгийского гражданского населения.

Распоряжение министерства национальной обороны и территориальной гражданской гвардии:

Министерство национальной обороны, территориальная гвардия. Секретно. Пятая дивизия С. П. А. П. № 1889-57. 7. 37. ц. м. приложение: первая карта Е. М.

Эвакуация гражданского населения.

Статья 1. Женщины, дети, старики и больные направляются по дороге, указанной территориальной гражданской гвардией с согласия местного отделения красного креста.

Статья 2. Эвакуация должна проводиться в точном соответствии с особыми указаниями главной штаб-квартиры армии.

Статья 3. Ни одна важная дорога и подвозные пути, которые указаны на картах и общезвестны, не должны использоваться для эвакуации.

(Ст. ст. 4-15 содержат технические подробности эвакуации).

Все дороги от Лувье, Шарлеруа, Намюра и Динана в направлении французской границы, независимо от того, асфальтированы ли они, являются военными путями, если они дают возможность двухстороннего передвижения. Только узкие дороги остаются свободными для эвакуации.

3 июля. (ТАСС).

Зам. ответственного редактора
М. РАДЧЕНКО.