

# БОЛЬШЕВИК АМУРА

1941 г.  
1 ИЮНЯ  
ВОСКРЕСЕНЬЕ  
№ 42 (515)  
Выходит 2 раза в неделю

## НАВЕРСТАТЬ В ИЮНЕ УПУЩЕННОЕ В МАЕ

Первый месяц навигации 1941 года в нашем бассейне кончился. Необходимо подвести некоторые итоги по выполнению плана грузоперевозок. Надо сказать, что некоторые коллективы судов, пристаней в нынешнем году за работу взялись энергичнее, деловитее. И благодаря этому, несмотря на позднее открытие навигации, месячный план сумели выполнить досрочно на 3-4 дня. Передовиками являются экипажи пароходов «Харьков», «Балыбин», «Сучан» и ряд других.

Однако в целом по бассейну работа проходила далеко неудовлетворительно.

Почему же речники Верхнего Амура не справились с заданием, хотя условия для выполнения плана были все? Получилось это только потому, что завод им. Ленина и Суражская судостроительная не сумели своевременно закончить ремонт некоторых пароходов и баржам. После открытия навигации ряд судов стоял в затонах, на них ликвидировали «мелочи». Так же было плохо организовано дело и на Благовещенской пристани. Пароходы и баржи подолгу простаивали под погрузкой. Правда, грузчики в большинстве перевыполняли и перевыполняют дневные нормы заданий, как бригада т. Алтухова, добившаяся производительности труда до 240 проц., бригада тов. Буланого до 157 проц. Но за то очень плохо налажена работа механизации. Начальник механизации инженер тов. Горбунов и другие руководители стараются объяснить это тем, что нехватает электроэнергии, нехватает проводов и т. д. Но эти доводы не основательны. При хорошей организации дела, при четком, оперативном руководстве все недостатки можно было ликвидировать и

погрузку увеличить вдвое. Но этого не получилось только потому, что на Благовещенской пристани больше разговоров, чем дела.

Отрицательно отражается на ходе выполнения плана аварийность флота. С первых же дней навигации некоторые суда стали выходить из строя, не потому, что они плохо были отремонтированы, а исключительно по халатности отдельных работников. Например, на пароходе «Томск» решили в гребном колесе выбрать слабинку у бугеля. И после бугель так закрепили, что во время проверки машины согнули воздушную тягу. Вследствие этого судно вышло из строя на 8 часов. Пароход «Ярославль» уклонившись от фарватера, сел на мель. На смену его вышло три судна, которые затратили времени более суток. Примеров аварий можно было бы привести еще больше, но достаточно и тех, чтобы сделать вывод, какой огромный ущерб речники Верхнего Амура причинили государству с первых же дней навигации.

Свидетельством неудовлетворительной работы верхнеамурцев является еще и такой факт. С первых дней навигации груза перевозились медленно, а в последние дни месяца началась штормовщина. Любой ценой, но лишь бы выполнить план. Такой стиль работы никогда не даст положительных результатов, и он осужден XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б).

Из неудовлетворительной работы в мае речники Верхнего Амура должны сделать соответствующий вывод. Каждый работник флота и берега также не должен забывать и о том, что в текущем месяце надо выполнить не только июньский план, но и покрыть долг оставшийся от мая.

## Патриот Верхнего Амура Быков

Из-за преклонного возраста медицинская комиссия перевела на пенсию и запретила плавать на судах старейшему воднику, 72-летнему лодману, проплававшему 50 навигаций на пароходах Верхнего Амура, Дмитрию Гавриловичу Быкову.

С большой неохотой покидая штурвал, тов. Быков просил руководителей пароходства в случае необходимости воспользоваться его услугами в проводке больших плотов по капризным верховьям Амура.

В конце мая из Берей в Благовещенск срочно требовалось привести плот в 7000 кубометров.

Это решили поручить лодману Быкову.

Охотно согласился выпол-

нить это почетное поручение Дмитрий Гаврилович.

Транзитный плот в 7000 кубометров пароходом «Красная звезда» под его руководством был доставлен к месту назначения раньше срока и без потерь.

Команда парохода «Красная звезда» за успешное окончание рейса вынесла тов. Быкову благодарность.

— Я люблю Амур, люблю трудиться, и готов впредь, если понадобится, помогать Верхне-Амурскому пароходству выполнять план плотоперевозок, — заверил команду сходя на берег Дмитрий Гаврилович Быков. — Хотя стар годами, а доказать, что молод душой и силен энергией я еще кое-кому смогу.

И мы в этом не сомневаемся.

И. Евгеньев.

## Есть все условия перевыполнить навигационный план

Образцы деловой, большевистской работы показывает коллектив парохода «Красная звезда». В период зимы ремонт своего судна он закончил досрочно и комиссией в эксплуатацию оно было принято с оценкой «отлично».

С начала навигации, включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование Наркомвсесоюза, экипаж «Красной звезды» взял на себя обязательство — выполнить навигационный план раньше срока на 12 дней на 110 процентов, сэкономить 5 процентов топлива. Одновременно команда за время навигации решила произвести текущий ремонт своими силами.

## Соревнование обеспечило успех

С открытием навигации команда парохода «Сучан» вызвала на социальное соревнование коллектив парохода «Томск».

С первых же дней выхода в рейс на «Сучане» широко развернулось социалистическое соревнование. Кочегары тт. Туттов, Жгаров брали обязательства держать пар на марке, экономить топливо и следить за чистотой котельного помещения. На социальное соревнование они вызвали кочегара тов. Похорук. Заключили между собой социальный договор также рулевой т. Яковлев, матросы тт. Султанов, Колечкин, Шифигулин и другие члены экипажа.

С первых дней навигации команда начала подкреплять свои обязательства практическими делами.

В результате у нас на 29 мая месячное задание было выполнено на 100,6 проц. Мы не имели пережога топлива.

Особое внимание уделено борьбе с простоями. Коллектив парохода своими силами производит погрузку в баржи. Некоторая задержка бывает только при погрузке угля с угларок, т. к. на угларках нет тачек. Нужно позаботиться руководителям пароходства, чтобы тачки были на всех угларках, этим самым будет на много сокращено время на погрузке угля.

Машинная команда бережет смазочный материал. Она аккуратно собирает отработанное масло и пускает его в дело. В этом проявили свою инициативу машинисты тт. Шаповалов и Шмойлов.

Большое значение в выполнении майского плана сыграла хорошо поставленная массово-воспитательная работа среди команды. В этом особенно проявили себя 1-й пом. капитана комсомолец тов. Тяжельников и капитан тов. Богодайко.

Команда парохода решила июньский план выполнить не ниже 110 процентов.

Л. ЛЮБАШЕВСКИЙ,  
помполит парохода «Сучан».

Организованность, спаянность в работе команды сказались в итогах первых рейсов: майский план по неполным данным на 29 мая «Красной звездой» выполнен на 100 с лишним процентов, и, по примерным подсчетам, за этот месяц сэкономлено около 80 кубометров дров.

В борьбе за выполнение майского плана показывали себя, как передовые люди судна, матрос тов. Кузнецов, кочегар тов. Жиглов, масленщик тов. Попов и ряд других товарищей.

Итоги первого месяца навигации говорят, что коллектив па-

рохода «Красная звезда» во главе с капитаном тов. Матвиенко и механиком тов. Шамардиным имеет все возможности перевыполнить и навигационный план.

Но самоотверженной стахановской работы, желания и инициативы команды парохода в борьбе за выполнение плана еще недостаточно. Диспетчерский аппарат должен обеспечивать максимальную загрузку в обеспечении возом, давать точные, хорошо продуманные распоряжения, с тем, чтобы судно не совершало непроизводительных пробегов и простоев как это было в первых рейсах.

А. ГУДОШНИКОВ.

## Заслуга стахановцев экипажа

Беседа с капитаном-штурманом парохода «Балыбин»  
тов ПАТРИНЫМ.

По плану-приказу на рейс Благовещенск — Сретенск — Благовещенск нашему пароходу диспетчерской было дано 20 суток. Нами же этот рейс совершен за 16 дней. В Благовещенск пришли 30 мая, сэкономив в пути за счет сокращения простоев около 100 часов ходового времени. Майский план выполнен досрочно на 109 проц.

В этом, заслуга только стахановцев экипажа парохода «Балыбин».

Кочегары и масленщики, матросы и рулевые и командный состав — весь спаянный коллектив боролся с простоями, за перевыполнение майского плана.

Главное, что способствовало перевыполнению задания — это разгрузка и погрузка судна на попутных пристанях в максимально короткие сроки, в которых принимал участие почти весь состав машинной и палубной команд. Инициаторами являлись комсомольцы — рулевой Полудненко, кочегар Шабалин, а по их примеру — боцман Лоншаков, рулевые Васильев, Воропаев, кочегары Наумов, Максимов, масленщики Заруцкий, Ермолин, Лоншаков. Не отстает от них и проводница-комсомолка Лена Батлукова. Она стоит обычно на укладке дров и с успехом справляется с работой.

Много хорошего можно сказать об итогах первого рейса. За 16 дней плавания выявилось немало прекрасных товарищей, инициативных, дисциплинированных, по-стахановски работающих.

С буксирного парохода на наше судно был в начале навигации переведен 1-м помощником механика кандидат партии тов. Степанов. Из Сретенска до Благовещенска ответственность за работу машины легла на него. Серьезное отношение к делу, любовь к своей профессии

позволили ему в первой половине рейса изучить некоторые особенности этой, новой для него машины, и на обратном пути машина работала как часовой механизм — точно, ритмично, шли даже немного с повышенной технической скоростью. Отличными работниками показали себя и молодые кочегары, впервые плавающие на пароходе — тт. Наумов и Шабалин. Ежедневно получая помощь и консультацию от бывшего кочегара, ныне масленщика-стахановца тов. Заруцкого, они за этот короткий промежуток времени почти в совершенстве овладели новой специальностью, держат пар всегда на марке.

Большим уважением пользуется у команды и пассажиров проводница Лена Батлукова. Вежливость, культурность, активность в общественной жизни судна, — вот далеко не полное, за что она заслуживает такой похвалы.

Аккуратно следят за чистотой в каютах и на палубе, быстро, безоговорочно выполняют распоряжения командования матросы тт. Тонких, Теплов, Удод.

В свободные от вахты часы, команда весело и культурно проводит свой досуг.

Одним словом, в мае команда парохода «Балыбин» показала на что она способна. И не приходится сомневаться, что эти темпы ею будут закреплены, и к концу навигации она может и безусловно займет первое место в социалистическом соревновании с экипажем парохода «С. Лазо». Гарантацией этому — слаженность, трудолюбивость, крепкая трудовая дисциплина и воля к победе коллектива «Балыбина».

КОМСОМОЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

# ДЕЛО ЧЕСТИ КОМСОМОЛЬЦЕВ ВЕРХНЕГО АМУРА

Ленинско-Сталинский комсомол был, есть и будет вернейшим помощником коммунистической партии большевиков. Комсомол всегда был, есть и будет в передовых рядах по выполнению всех мероприятий, на мечах партий.

На данном этапе партия большевиков возложила на комсомол большую задачу—ежедневно и последовательно помогать членам и кандидатам партии в реализации исторических решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). За выполнение этой боевой задачи комсомольцы предприятий промышленности и транспорта по-большевистски взялись за наведение чистоты и порядка в цехах, у рабочего места, за сбор металла, за сохранность оборудования и инструмента и т. д.

И надо сказать, что за непродолжительный период времени они добились хороших успехов.

Дружно взялись за реализацию решений XVIII партконференции и комсомольцы Верхне-Амурского речного пароходства. На заводе им. Ленина комсомольцами собрано на территории завода с судов из утиля 6000 килограммов цветного металла, около 3000 килограммов листовой стали и т. д. Вместе с борьбой за экономию строительного и судоремонтного материалов комсомольцы завода повседневно наводили порядок в цехах, у рабочих мест. Благодаря наведению культуры у рабочего места токарь-комсомолец тов. Никитин, кочегар силовой станции тов. Макухин и ряд других изо дня в день перевыполняют производственные задания.

Неплохих показателей добились комсомольские организации в области чистоты и порядка на остальных предприятиях нашего бассейна. Сейчас оказывают большую помощь комсомольцы на судах своим командирам и механикам, чтобы на палубе, в жилых помещениях, в машине и в котельном отделении была чистота и опрятность. Наряду с этим комсомольцы являются передовиками в борьбе за экономию топлива, смазочных материалов, за недопущение перебойной работы главной машины и вспомогательных механизмов.

Но то, что достигнуто комсомольцами нашего бассейна—это только начало. Основная работа еще впереди. Надо, прежде всего, начатое дело закрепить и добиваться еще лучших успехов. Для этого требуется не кампания, которая имеется

в ряде наших предприятий, учреждений и отделов, а повседневная, последовательная борьба за реализацию каждого пункта решений партконференции. Также необходимо добиться такого положения, чтобы каждый комсомолец на предприятии и на судне деловым примером показывал, как надо добиваться выполнения доверия партии. Вместе с тем, мобилизовать на большевистские дела несоюзную молодежь цеха, судна, учреждения.

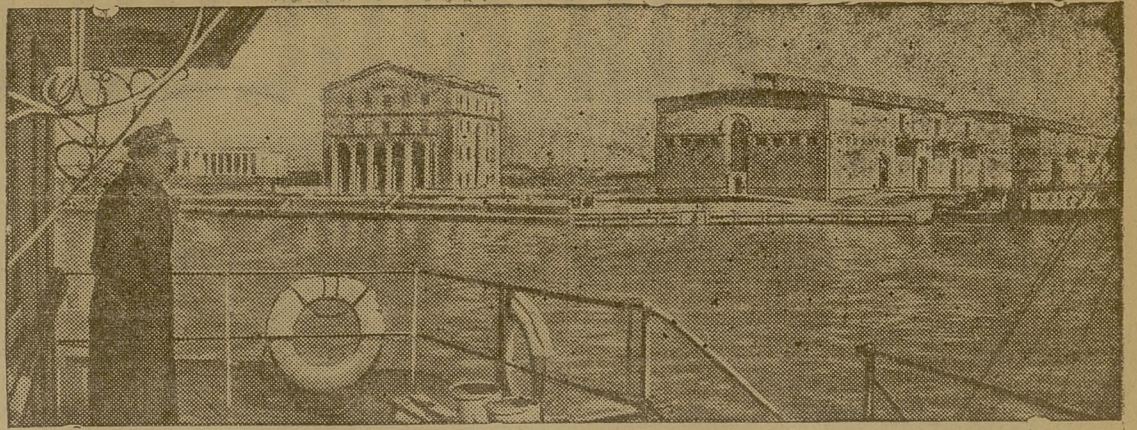
Комсомольцы Верхне-Амурского бассейна должны помнить и о том, чтобы они не превращались в уборщиков, как это имело место в некоторых цехах завода им. Ленина, Суражской судовой верфи и в других предприятиях. Получилось это потому, что после наведения чистоты и порядка в цехах и на территории снова появились кучи мусора и грязи. Чтобы этого не повторилось, культуру нужно наводить каждый день в каждой смене, у каждого станка, агрегата, рабочего места, тогда не будет ни завалов, ни грязи.

Нельзя также забывать и о том, что вместе с борьбой за чистоту и культуру каждый комсомолец, каждый молодой рабочий добивался рентабельности, ритмичности в работе бригады, смены, цеха и судна. Это будет лучшим доказательством в деле выполнения того большого доверия, которое оказывает нам партия Ленина—Сталина.

Большую работу должны продолжать комсомольцы судов, пристаней в области выполнения навигационного плана по грузоперевозкам. Многие комсомольские организации на пароходах и пристанях своим личным примером увлекают остальных членов коллектива трудиться по-стахановски. Комсомольцы пароходов «Ярославль», «Харьков», «Сучан», «Томск», «Балябин» и других являются стахановцами и ударниками. Именно по ним равняются и остальные члены экипажа, благодаря чему на этих судах майский план выполнен досрочно на 3-4 дня.

От нас, комсомольцев Верхнего Амура, партия и все трудящиеся великой социалистической родины ждут подлинной большевистской работы, деловой реализации решений XVIII партконференции в выведении речного транспорта в передовые отрасли хозяйства.

**А. ЕФРЕМОВ,**  
пом. нач. политотдела  
по комсомолу.



Новый речной порт столицы—Южная гавань (Московско-Окское речное пароходство).  
(Фото В. Башкирова) (Фотохроника ТАСС)

## Во втором техучастке пути плохо борются за выполнение плана

Выполняя решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), коллектив 2-го технического участка пути достиг значительного улучшения в своей работе.

Но все же до сих пор целый ряд землечерпательных караванов работает плохо, не выполняет суточных и сменных заданий, в результате чего майский план путевых работ сорван. Чем объяснить такое положение? Есть ряд причин, в которых как будто нельзя обвинить руководителей участка и других работников—это затяжной характер ледохода, большой горизонт воды, сильные ветры и др. К этому надо добавить и то, что бассейновое управление пути (нач. тов. Андреев) плохо еще материально помогает техническому участку, особенно в снабжении такелажем, инвентарем, несвоевременно финансирует производимые работы.

Но, если глубже проанализировать работу технического флота, методы руководства, то в невыполнении майского плана путевых работ в большей степени повинно само руководство участка (нач. тов. Говырин, нач. плеса тов. Червинский и др.). Повинны в этом и партийная и общественные организации.

Один из серьезных недостатков руководства участка—это неразграниченность функций между отдельными руководителями, в результате чего распоряжение одного отменяется распоряжением другого. Вот факт. 27 мая нач. плеса тов. Червинский дает распоряжение командиру парохода «Гродеково» идти к земснаряду «Амурская 9» и переставить его на новое место работы, чтобы земснаряд и пароход не имели простоя. Одновременно командиру земснаряда было дано распоряжение выехать раньше на катере и подготовить земснаряд к буксировке. Это распоряжение не было выполнено. Суда имели простой. Случилось это потому, что начальник участка тов. Говырин механику земснаряда «Амурская 9» сказал, чтобы катер 27 мая не уходил из Благовещенска, а подождал до утра 28 мая, так как требовалось захватить на земснаряд смазочные масла. Так, не зная, какое распоряжение дано начальником плеса, тов. Говырин отменил его. Хуже обстоит дело с диспетчерами. Они по существу не командуют флотом, а лишь информируют начальни-

ка участка о том, какой пароход пришел или ушел в рейс, не имеют твердого плана движения флота, хотя бы на ближайшие 5 дней.

Далее. Распоряжения, отданные тому или другому пароходу часто через час—два отменяются, что вносит неуверенность в работу командиров, к тому же эти распоряжения пишутся на клочках бумаги, в которых не указывается точно, какую работу пароход должен выполнять, какое время на это затратить. Так, 27 мая тов. Червинский распорядившись, чтобы пароход «Гродеково» забункеровался углем и шел в рейс, через какой-нибудь час—полтора отменил распоряжение. Поэтому нарекания со стороны командного состава судов о том, что распоряжения, отдаваемые руководством участка, нечетки, неуверенны, неавторитетны, вполне справедливы.

Для каждого ясно, что только при твердом и четком планировании работы, при оперативном руководстве работой, при постоянном контроле исполнения можно добиться выполнения производственного плана, в противном случае дело будет явно обречено на провал. Другой факт. Земснаряд «Амурская 6» по плану должен выйти из Благовещенска 19 мая и 28 мая приступить к землечерпательным работам. Однако, из Благовещенска он вышел только 28 мая и понятно, что приступить к работе сможет лишь 5-6 июня. Какие причины задержки? Первоначально не было буксировщика, затем буксировщик пришел, но земснаряд стоял без паров—не было угля. Команда не обеспечена продуктами питания. Наконец, 27 мая к вечеру караван готов был отправиться в рейс, но нашлась еще причина: капитан парохода «20 лет комсомола» т. Кузьмин из-за незнания плеса отказался вести караван без лоцмана.

Станным кажется, что тов. Кузьмин в текущем году закончил речной техникум с отличной оценкой, к тому же имея за плечами основательный практический опыт, без лоцмана по Амуру не может сделать ни шагу.

На целом ряде судов (земснаряд «Амурская 9», пароход «Гродеково» и др.) до сих пор командиры не занимаются технической учебой своей команды, а это необходимо. На судах пришло много работников, впер-

вые видящих судно, не умеющих работать, а отсюда—невыполнение плана судами. При таком положении возможны и аварии, что нанесет серьезные убытки пароходству, сорвет выполнение навигационного плана.

Коллектив технического участка обсудив условия социализации в навигацию 1941 г., утвержденные Наркомречфлотом, Политуправлением и ЦК союза речников, включился в социальное соревнование с 3-м техническим участком и взял на себя ряд серьезных обязательств. Но некоторые командиры судов—тов. Шитов, помполит тов. Аникушин (земснаряд «Амурская 8»), тов. Когут (пароход «Гродеково») и др. не удосужились до сих пор организовать социальное соревнование на своих судах и работают самотеком. Надо отметить, что целый ряд комсомольских организаций и судовков этим также еще не занялись. Наконец, трудовая и производственная дисциплина на ряде судов слаба, имеются нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года. На пароходе «Гродеково» кочегар Исаков, ранее сужденный за нарушение этого Указа, и масленщик Мишин 27 мая опоздали на вахту на 2,5 часа, выпив в городе, но сослались на задержку по причине воздушной тревоги.

Особенно плохо то, что некоторые командиры судов и руководители отделов технического участка (тт. Зудин, Червинский и др.) очень медленно выполняют приказы Наркомата, управления внутренних водных путей и начальника участка. Так, например, обстоит дело с приказом по участку за № 79, который на целом ряде объектов еще не выполняется.

А начальник участка тов. Говырин не требует строгого исполнения своих приказов и паспортов. В стороне от этого и партийная организация (секретарь партбюро тов. Морозов).

Эти далеко не все указанные недостатки приводят и, если не будут устранены, приведут к невыполнению производственных задач, если работа технического флота и всего участка не будет построена в соответствии с решениями XVIII партконференции.

**В. СОКОЛОВ,**  
зам. нач. по политчасти  
2-го технического участка  
пути.

### Баржа „Уфа“ принята в эксплуатацию

Благовещенской верфью закончены работы по ремонту баржи «Уфа». Комиссия по приемке признала качество выполненных работ и общее состояние судна хорошим. 29 мая «Уфа» отведена на пристань для загрузки.

# „БОИ В ФИНЛЯНДИИ“

★ ★

Военное издательство Народного комиссариата обороны Союза ССР выпустило сборник воспоминаний участников боев с финской белогвардейщиной. «Бои в Финляндии» — так называются два тома этой книги, рассказывающей о беспримерной в истории войне, о войне, в которой героическая Красная Армия, несмотря на труднейшие условия, первая в мире прорвала и сокрушила мощную полосу укреплений. Таких укреплённых линий, как линия Маннергейма, ни одна армия, кроме нашей Красной Армии, еще не брала.

Книга «Бои в Финляндии» содержит много эпизодов героизма, находчивости, инициативы командиров и бойцов Красной Армии. Мы печатаем отдельные отрывки из книги.

★ ★ ★

## Как Андрей Гудзь перехитрил белофинского снайпера

Служил в нашем саперном батальоне младший командир Андрей Гудзь.

Я хочу рассказать об одном хорошо мне известном случае из боевой практики этого отважного сапера.

Однажды Андрей Гудзь вылезался сделать проходы в проволочных заграждениях. Вместе с одним танкистом пополз он к логову врага. Тщательно маскируясь, они почти подползли к цели. Но тут их заметил белофинский снайпер и повел огонь.

Андрей Гудзь и его товарищ зарылись в снег и притаились. Снайпер не прекращал огня. Пули ложились рядом, взвывая сверху хлопья снега. Не понимая головы, Гудзь огляделся по сторонам и заметил неподалеку убитого белофинна.

— Ползем к нему, — сказал Гудзь товарищу, указывая глазами на труп белофинна.

Разребая снег руками впереди себя, сапер и танкист прокладывали в снегу канаву и так искусно продвигались в этой снежной траншее, что белофинский снайпер не заметил, как они переменили место. Он продолжал обстреливать участок, где впервые заметил двух на-

ших бойцов. А они подползли к убитому белофинну и начали понемногу то приподнимать его, то опускать. Заметив это движение, финский снайпер начал палить по труп своему коллеге.

Разведчики быстро переменили место, но установить точно, где находился враг, все не удавалось.

Наконец, белофинн, видя, что на его выстрелы никто не отвечает, поднял голову. Гудзь и его товарищ немедленно взяли врага на прицел. И когда тот высунулся из-за камня, раздались два выстрела. Белофинская «кукушка» откуковала навсегда.

Сняв снайпера, разведчики тихо подползли к проволоке, сделали в ней проходы и так же незаметно вернулись обратно.

Андрей Гудзь совершил десятки не менее смелых, очень тонких и хитрых операций подобного рода. Родина высоко оценила его боевые заслуги. Он награжден орденом Красного знамени. Партийная организация батальона приняла героя-сапера в ряды большевистской партии.

А. КОЗЛОВ,  
младший командир.

## Находчивый командир

...Отступая, белофинны взорвали железнодорожный мост и укрепились в четырех дотах\*, построенных у северного берега водопада Кивиниемен-коски. Это был мощный узел сопротивления. Он давал возможность простреливать все окрестные ложбины, дороги и тропы.

Под покровом ночи, при круговом охранении, у самого берега водопада нами был вырыт глубокий окоп с мощным перекрытием. От ближайшего дота его отделяло не более 150—200 метров. Ночью же командир батареи полковой артиллерии старший лейтенант Стрельбицкий занял этот наблюдательный пункт и в течение следующего дня детально просмотрел расположение дотов и их амбразур.

\* Дот—долговременная огневая точка.

На другой вечер Стрельбицкий доложил о своих наблюдениях начальнику полковой артиллерии и предложил смелый план. Речь шла о том, чтобы, пользуясь темнотой, вывести противотанковое орудие по дороге к водопаду и с наступлением рассвета обстрелять амбразуры ближайшего дота. На случай если орудие попадет под артиллерийский и минометный огонь противника, решили подготовить 76-миллиметровую батарею к стрельбе с закрытых огневых позиций.

План был одобрен.

На рассвете 25 декабря, когда начали выдвигать пушку, командир орудия Иванов привязал к лафету длинный прочный канат и оставил его концы в 100 метрах позади, за бугром. Впоследствии его инициатива принесла немалую пользу.

## ВСЕГДА ПОМОГАТЬ ТОВАРИЩАМ!

...В конце декабря, после нескольких дней продвижения (мы в эти дни одиннадцать раз ходили в атаку), наш танковый взвод получил задание—произвести разведку. Прошли километров на пятнадцать вперед от пехоты и приблизились к сильно укрепленным позициям врага. Здесь местность была густо насыщена фугасами и не позволяла свободно маневрировать. Каждый метр поверхности хорошо пристрелян противником. На наше несчастье, видимость отличная: стоял ясный день при 40 градусах мороза.

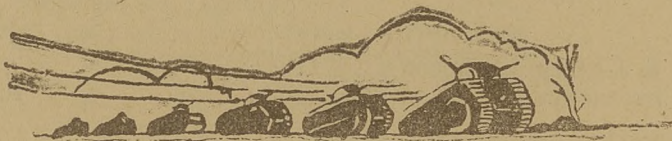
И вот, как только мы вышли к берегу небольшой речки, белофинны встретили нас ураганным огнем. Мы отвечали. Вдруг машина содрогнулась: снаряд пробил броню и ранил в ногу водителя Ларченко. Управление было разбито, танк остановился. Я бросился помогать раненому, а потом снова вернулся к радио. Связи с танками нашего взвода не было. Я доложил об этом командиру.

— Ничего, мы будем держаться до последнего патрона! — сказал тов. Груздев.

Неподвижный наш танк вздыбился всей своей громадой над речкой и представлял собой прекрасную мишень для финских орудий. Вокруг кипел огонь разрывов. В эту тревожную минуту командир оглядел каждого из нас и сказал:

— Товарищи, споем «Интернационал»!

В танке раздались слова пролетарского гимна. Воодушевленные пением, мы стреляли и видели, как одна за другой прекращают стрельбу огневые точки врага. В этом неравном бою прошло минут сорок.



Неожиданно сквозь смотровую щель я заметил вдали какие-то фигуры, ползущие по снегу. Мы подумали, что это идет на выручку наша пехота, и оказались правы. Велика была наша радость! Решили помочь наступающим и стали отворачивать гайки нижнего люка, чтобы вылезти под машину. Так мы выбрались под танк, захватив с собой два пулемета, затворы от остальных пулеметов и пушки. Раненого Ларченко положили на землю. Затем зажгли дымовые шашки и открыли пулеметный огонь.

Увы! Дымовая завеса не могла скрыть нас от врага. Лейтенант Груздев, стрелки Волк и Лобастев были убиты. Оставшиеся в живых поползли навстречу пехоте. Я тащил раненого Ларченко...

Продвинувшись ползком в сторону наших, я встретил двух санитаров, которым и передал раненого Ларченко. А сам, вооружившись его наганом, побежал на выручку оставшимся. Был я как в чаду, но твердо помнил, что боец Красной Армии не может оставить товарищей в беде! Вместе со мной были товарищи Полюткин и Карпов из второго танка, и другие танкисты этого экипажа поспешили за нами. Тут мне пригодились моя физкультурная тренировка и те кроссы, в которых я участвовал в Тбилиси.

На следующий день наши части отбили у финнов поврежденные танки. Дальше я уже участвовал в боях в качестве командира танка.

Все люди нашего экипажа получили высокое звание—Героя Советского Союза.

Герой Советского Союза  
К. СИМОНЯН.

## ОГОНЬ МИНОМЕТОВ

Вот мы на месте жарких боев. Я доложил командиру о нашем прибытии и отрапортовал, что мы, минометчики, готовы приступить к своим обязанностям.

Получив от командира боевую задачу, я стал готовиться к бою и выбирать место для расположения минометов.

Вокруг тянулся хвойный лес. Влево от позиции лежало замерзшее болото, края его поросли тростником. Мы расположились в глубоком овраге, по дну которого протекали ручьи.

— К бою! — командовал я. И сразу вокруг все ожило, все пришло в движение.

Наши расчеты проворно стали снимать минометы с повозок и подносить их к району огневых позиций. Метрах в пятнадцати позади располагали бусолы, стереотрубы. Кто выгружал плиту, кто снимал ящики с боеприпасами. Минометы установили «веером», навели на цель.

Бойцы быстро копали блиндажи, погребки для боеприпасов, укрепляли их деревом, маскировали.

Связисты тянули провод, обеспечивая огневые позиции двойной, двухпроводной связью с передовым наблюдательным пунктом.

Выслали разведку.

Я в бинокль осмотрел место обстрела. Перед нами тянулось снежное поле, такое белое и чистое, точно его только что выстирали. На этом блистающем покрове не видно ни пятнышка. Куда стрелять?

...Разведка уточнила данные о противнике.

Повернувшись к минометам, я подал команду:

— По окопам противника, мы на осколочная, заряд третий, бусоль 5-70, прицел 3-20. Первому один снаряд—огонь!

Началась пристрелка. После 8—12 выстрелов мины стали попадать прямо в цель. Из нащупанного укрытия противника полетели щепы, тряпье, солдатские каски...

Белое поле покрылось глыбами вывороченной земли и почернело. Наши мины ложились рядом, одна за другой, — это был высший класс артиллерийского дела. И таким сильным было первое впечатление от меткой стрельбы наших минометов, что красноармейцы и командиры стали аплодировать.

Белофинны отвечали нам огнем. У них на вооружении было много минометов. Мины их ложились по откосам нашего оврага, не достигая минометов. Пострадал один только наблюдательный пункт, расположенный ближе к позиции и не имевший прикрытия.

Метким и мощным огнем минометов мы подавили лисьи норы, окопы и траншеи врага, порвали колючую проволоку.

— Путь расчищен, — сказал я. Командир уже отдавал приказ.

Пехота продвинулась вперед...  
Майор В. БЕЛОУСОВ.

Стало светать. Орудие открыло меткий огонь по амбразурам дота. Послышались глухие взрывы. Из амбразур показался дым. Орудие успело выпустить около 30 снарядов. Затем, как мы и предполагали, оно подверглось сильнейшему огню из фланговых точек противника. Всю свою огневую силу белофинны направили против одного небольшого орудия.

Расчет\* принужден был покинуть орудие и залег в соседней ложинке.

Убедившись, что около орудия никого нет, противник прекратил огонь. Белофинны стали выжидать, уверенные, что расчет скоро вернется, чтобы забрать орудие. Тут-то и пригодилась выдумка Иванова.

Враг просчитался! Расчет воспользовался передышкой и, ис-

\* Расчет — команда при орудии.

кусно применяясь к местности, пробрался назад, к концам каната.

— Раз, два, взяли! — командовал Иванов.

Белофинны сразу заметили, что орудие тронулось с места. Снова открыли они сильнейший ружейный и пулеметный огонь, а вскоре ввели в действие и минометы. Но, к недоумению противника, орудие продолжало откатываться все дальше.

Враг понапрасну израсходовал большое количество боеприпасов. Орудие было благополучно оттянуто в укрытие. Наша артиллерия с закрытой позиции продолжала интенсивно обстреливать те огневые точки белофиннов, которые дополнительно обнаружили себя при попытке уничтожить загадочное, «самодвижущееся» орудие...

Старший лейтенант  
К. ВИКЕНТЬЕВ.

В передовой организации  
райОСВОД'а

## НАЧАЛО ЛЕТНЕГО СЕЗОНА ВСТРЕЧЕНО ХОРОШО

Работники Благовещенского районного совета ОСВОД'а и спасательной службы широко развернув социалистическое соревнование, добились заметных результатов в своей работе, завоевали первенство в соревновании райОСВОД'ов Хабаровского края. Навигация на реках Амур и Зея встречена организованно. Ряды членов общества за первый квартал 1941 г. выросли почти вдвое. Поднялась их активность и самостоятельность. Хорошо поставлена работа в первичных организациях ОСВОД'а в пожарной команде завода им. Ленина (председатель тов. Брядкин), ремесленном училище № 3 (председатель тов. Минов) и в ряде других учреждений города.

Немало в 1941 г. Благовещенским райОСВОД'ом подготовлено водолазов-любителей, сигнальщиков, мотористов. При спасательной службе недавно закончили работу с отрывом от производства курсы радистов и водолазов.

Наступившее лето показывает, как велико стремление нашей молодежи к водному спорту.

В этом году Благовещенский ОСВОД' располагает хорошей материальной базой мотоногребного флота. Проведенные катания на шлюпках на реке Зея, в которых приняло участие более 250 человек, показали, что наша молодежь проявляет большой интерес к овладению речным и морским делом. В дальнейшем шлюпочные катания будут увязываться с подготовкой к Всесоюзным водно-спортивным соревнованиям. Необходимо только добиваться, чтобы такие мероприятия проходили организованно, увлекательно, интересно и служили делу укрепления обороны нашей родины.

**А. КОТЕЛЕВЕЦ,**  
нач. оргмассового отдела  
Благовещенского рай-  
ОСВОД'а.

## Облигации получили все подписчики

Как только было опубликовано постановление правительства о выпуске займа Третьей пятилетки выпуска 3 года, в отделах управления Верхне-Амурского пароходства с первых дней активно развернулась подписка.

В первый же день — 2 мая 1940 года — подпиской были охвачены полностью все работники бухгалтерии, механико-судовой службы, участка связи и других отделов. За один день подписка по управлению составила 57000 рублей, а к 6 июля 77460 рублей — подпиской за короткое время были охвачены почти все сотрудники.

Застрельщиками в проведении подписки на заем Третьей пятилетки (выпуска 3-го года) явились тт. Ерофеев, Лаврушина, Гейнаров, Черепанов, Лебедев, Красовская и другие. На полный оклад подписались тт. Лаврушина, Фетьянова, Виноградов, Филиппов, Зубакин, Агафонов, Черепанов, Жогов, Сорокин, Назаров, Горбунов, Баленко и ряд других, выше оклада — тт. Лебедев, Долгополов, Николаенко и другие.

Необходимо отметить, что разностороннюю работу партийная, комсомольская и профсоюзная организации управления пароходства провели хорошо, а отсюда и неплохие результаты по подписке.

Комсомольцы тт. Архипова, Григорьева, Макаров, Корнеев, Тихонова, Бахтиярова, Каверзин, Попов и др. суммы подписки внесли досрочно. К 20 апреля они все получили облигации. На-сегодня облигации займа Третьей пятилетки (выпуск третьего года) получили все подписчики управления пароходства.

**ФЕДОРОВ,**  
бухгалтер управления  
пароходства.

## БУДЕТ ЛИ НА СУДОВЕРФИ ОТКРЫТ САД?

Давно уже открыты летние сады Благовещенска. Молодежь культурно проводит здесь свободное от работы время. Но где проводить свой досуг молодежи судоверфи, далеко живущей от центра города? Единственно чем можно здесь развлечься — это посмотреть в своем клубе кино-картину. Но какое удовольствие сидеть сейчас в тесном и душном помещении клуба, если рядом имеет летний сад? А сад судоверфи хороший: расположен на берегу Зеи, уютный, там прекрасные условия для занятий физкультурников. Но беда в том, что этот сад забыт общественностью верфи.

Общий вид сада представляет картину запустения и заброшенности. Сцена, танцплощадка, беседки, скамейки требуют ремонта, старые клумбы разрушены, но некому привести их в порядок и развести цветы. Ограждение и входные ворота не налажены, поэтому в саду мирно пасутся коровы, в том числе и председателя заводского комитета тов. Стрекачинского.

Для ремонта сада выделены все необходимые материалы (лес, краска и прочее), но руководители верфи не принимают мер к оборудованию и чистке сада, хотя об этом немало толкуют. Тов. Стрекачинский и член завкома, возглавляющий культурно-массовую работу тов. Гунько ссылаются на то, что партийная и комсомольская организации не оказывают им в этом никакой помощи. Но в отношении последней — это неправда: комсомольцы изъявляют желание очистить сад, но это будет бесполезным делом, так как его сначала следует огородить.

Вывод один — плохо еще завод судоверфи заботится о культурном отдыхе рабочих. Мало, видимо, беспокоит это и партийную организацию (зам. секретаря партбюро тов. Диченко).

**Р. М.**

## ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Всю минувшую неделю продолжалась ожесточенная борьба за остров Крит. В настоящее время положение англичан, по мнению английских военных кругов, является весьма серьезным. Немцы беспрерывно подбрасывают на самолетах подкрепления. По итальянским данным на Крите сейчас оперируют 26 тысяч германских и некоторое количество итальянских солдат. Высадить десант с моря немцам за небольшими исключениями не удастся. Английский флот, сосредоточенный на водных подступах к острову, топтит, как утверждает агентство Юнайтед Пресс, почти каждое судно, направляющееся к Криту. Однако, морской контроль стоит англичанам тяжелых потерь. Сотни германских бомбардировщиков брошены в атаку против английских кораблей. Специальный корреспондент агентства Рейтер, находящийся на одном из судов английского средиземноморского флота называет бой у берегов Крита величайшим сражением между воздушными и морскими силами, которое когда-либо происходило. По германским данным потоплено 11 английских крейсеров, 8 эсминцев, одна подводная лодка и 5 торпедных катеров.

В Северной Африке германо-итальянские части снова двинулись в наступление. Перейдя египетскую границу, они выбили англичан из горного прохода Хальфайа.

В Абиссинии итальянские войска еще удерживают отдельные позиции.

В Ираке не происходило крупных боев. По сведениям американской печати, иракские воздушные силы фактически уничтожены. Поступают сообщения о налетах германской авиации на английские базы в Ираке. Английская авиация атакует иракские и сирийские аэродромы, используемые Германией. Иностранная печать сообщает также, что при появлении английских самолетов над аэродромами Сирии французские зенитные батареи открывают огонь. На днях один английский бомбардировщик был сбит французским истребителем.

\*\*\*

На англо-германском фронте самым значительным событием прошлой недели была битва крупнейших морских кораблей в северной части Атлантического океана. Подробности таковы. 22 мая германский линкор «Бисмарк» и новый германский крейсер «Принц Евгений» вышли из Бергена (Норвегия). Английское морское министерство дало приказ перехватить эти корабли. На рассвете 24 мая английский линейный крейсер «Худ» и линкор «Принц Уэльский» вступили с ними в бой. «Бисмарк» потопив крейсер «Худ», воспользовался неблагоприятной погодой и ускользнул от преследования. 26 мая

английская воздушная разведка снова обнаружила его, когда он направлялся к берегам Франции. В полночь «Бисмарк» был поражен торпедой, сброшенной с самолета, и потерял управление. Утром 27 мая подошли английские корабли и потопили его. Вместе с линкором погибли командир и команда.

\*\*\*

Ряд фактов свидетельствуют о том, что англо-французские отношения за последнее время еще более обострились. В связи с отъездом генерального консула Англии из Сирии, английское правительство потребовало, чтобы французские консулы в короткий срок покинули Палестину. Министерство экономического инициативы и министерство торговли Англии объявили, что французские ближневосточные владения — Сирия и Ливан являются территориями, оккупированными противником. Вещи, принадлежащие этим странам, или направляющиеся туда, подлежат конфискации. Английское правительство решило не выдавать специальных морских разрешений на провоз продовольствия из США во Францию. Как передают американские телеграфные агентства 26 мая англичане захватили в Караибском море французский грузовой пароход.

\*\*\*

В своей речи по радио, произнесенной 27 мая, президент США Рузвельт отметил, что нынешняя война превратилась в войну за мировое господство к чему, как он заявил, стремится современная Германия. Державы оси в целях установления контроля над морями должны захватить Англию.

Рузвельт заявил, что в настоящее время потери английского торгового флота превосходят в три раза производственную мощность английских судостроительных верфей. Против этого США могут принять двоякого рода меры: ускорить строительство торговых судов и помочь сократить потери на море.

Национальная политика США по утверждению Рузвельта, заключается в активном сопротивлении попыткам установления германского контроля над морями.

Перед своим выступлением Рузвельт опубликовал декларацию, в которой объявляется введение в США неограниченного чрезвычайного положения. Со временная обстановка требует, говорится в декларации, чтобы правительство перешло к мерам, которые дадут США возможность «немедленно и решительно справиться со всякой попыткой враждебного окружения западного полушария или создания какой бы то ни было базы для нападения на него».

(ТАСС).

Зам. ответ. редактора  
**П. ЖУРАВЛЕВ.**

## ОТ РЕДАКЦИИ

Настоящий номер нашей газеты вышел с опозданием по вине типографии управления пароходства.

## ОБ УЛУЧШЕНИИ СВЯЗИ С СУДАМИ

Четко налаженная связь диспетчерского аппарата с судами, находящимися в плавании, имеет исключительно большое значение для организации движения флота по графику. Между тем, в нашем пароходстве существующие средства связи используются слабо, в результате чего диспетчерский аппарат пароходства не получает своевременно информации о движении судов на плесе, а также часто не имеет возможности своевременно передавать диспетчерские распоряжения. Происходит это, главным образом, потому, что на судах не организован контроль за несением вахты судовыми радистами. Бывают такие случаи, когда капитаны сами санкционируют неявку радистов на вызов к связи.

Начальник пароходства тов. Сорокин приказал всем капитанам судов, имеющим радиостанции, установить личный контроль за несением радистами вахты связи. Во все часы существующего расписания радисты не должны отвлекаться от наблюдения за эфиром на другие работы.

Приказом начальника пароходства радисты предупреждены, что неявка на связь с береговой радиацией в часы расписания, независимо от наличия корреспонденции, а также неявка в часы вахты связи по вызову береговой радиации, будут рассматриваться как нарушение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

Капитанам судов вменено в обязанность перед началом каждой вахты связи вручать радистам для передачи сводку о местонахождении своего судна, а также о всех встречных судах.

Всякий запрет капитанами устанавливать радистам связь будет рассматриваться, как грубое нарушение трудовой дисциплины. Для бесперебойного действия судовых радиаций в часы их работы капитанам и механикам судов вменено в обязанность обеспечивать нормальный режим питания радиации судовой электростанцией.

Диспетчерскому аппарату разрешено по согласованию с начальником узла связи устанавливать дополнительные работы с судовыми радистами во всех экстренных случаях.