

Речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 67 (2721)

Вторник, 22 августа 1950 г.

19-е год издания

Цена 30 коп.

За высокое качество ремонта флота

Распространение опыта коллектива Астраханского завода имени Ленина призвано сыграть самую серьезную роль в борьбе речников за повышение качества ремонта флота. Минувшей весной судоремонтные предприятия Министерства речного флота, следуя пути астраханцев, гарантировали на удалившемся международном периоде работы 315 самоходных и несамоходных судов и ссыпь 32 тысяч судовых деталей, узлов и механизмов.

В свое время руководство министерства характеризовало почти работников завода имени Ленина как мероприятия большого государственного значения. Коллективы многих наших промышленных предприятий, на которых, поскольку позднее вопрос о ремонте повышения качества ремонта флота. Они совершенствуют технологию ремонта, вдумчиво работают над улучшением конструкции отдельных деталей и узлов, внедряют более износостойчивые материалы, наводят должный порядок в системе контроля качества.

В нынешнем году в организации ремонта речного флота происходят большие и принципиальные изменения. Должен быть завершен первый из всего основного флота на планово-предупредительный ремонт. Внедрение этого прогрессивного метода оздоровления технического состояния транспортных средств стало сейчас возможным в значительной мере благодаря развитию бурляковского движения и распространению гарантования ремонта. Следует, однако, отметить, что подлинный, а не формальный планово-предупредительный ремонт может быть обеспечен лишь дальнейшим широким развитием бурляковских методов обслуживания судов и гарантированных ими ремонтов.

Но широкое развитие передовых методов не достигается само по себе, самотеком. Для этого нужна планомерная организаторская работа руководителей центрального аппарата, пароходства, промышленных предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских учреждений речного флота. А здесь далеко еще не все благополучно. Если в результате бурляковским движением есть элементы планирования и учета, то в руководстве делом гарантирования высокого качества судоремонта такого планирования и учета на сегодняшний день нет. Они ремонтные пункты износостойчивости поставленных ими деталей или смонтированных ими узлов и механизмов гарантируют, а другие на такие же детали, узлы и механизмы гарантии не выдают. Они предприятия гарантировают международный срок службы ряда деталей и узлов в течение трех-четырех навигаций, а другие гарантировают такие же детали и узлы лишь на два года. Скажем, поршневые пальцы двигателей внутреннего горения судоремонтными предприятиями Глазовского (главный инженер тов. Фелотов) вышли весной бурляковским движением из нескольких сот деталей.

Отсутствие организующего ядра в борьбе за гарантированное качество судоремонта оказывается и в постановке материально-технического снабжения наших заводов. Материалы, контрольно-измерительный инструмент и приборы, лабораторное оборудование, применение которых обеспечивает повышенную износостойчивость судовых деталей и узлов, еще редко фигурируют в заявках пароходства и главных управлений. С другой стороны, Глазовский ГЭС позволяет добиться нового целившегося по всему пароходному хозяйству центральной части советской страны и обеспечить, как это указывается в решении правительства, «набжение электроэнергии промышленных предприятий гг. Москвы, Куйбышева, Саратова и электрификацию железных дорог, орошение земель Заволжья и улучшение судоходства на реке Волге».

Строительство мощной гидроэлектростанции на Волге является важнейшим звеном в деле использования могучей энергии великих русских рек. С первых же лет советской власти великая революция Ленин и Сталин уделяли большое внимание сооружению гидроэлектростанций. Энергетические водные ресурсы, в течение сотен лет не использовавшиеся в нашей стране, были поставлены на службу советскому народу, строящему социализм. Уже в историческом плане ГЭЗРД, названном Лениным «второй программой» нашей партии, указывалось на необходимость всенародного использования всех источников дешевой и обильной электроэнергии.

Иланом ГЭЗРД предусматривалось строительство ряда гидроэлектростанций в различных районах страны. Как известно, наименее ленинского плана электрификации России, рассчитанные на 10—15 лет, за короткий срок были значительно превзойдены. За годы первых стальных пятилеток в эксплуатацию было слано несколько десятков гидроэлектростанций. Величайшей из них явилась ДнепроГЭС. Всему Лицем стали источником миллиардов киловатт часов электроэнергии.

Тем самым судоремонтники не на словах, а на деле подтверждают русла поисков и изысканий, стремившихся по примеру команды теплохода «Иосиф Сталин» плавать без заводского ремонта в течение трех-четырех навигаций.

Обращение ВЦСПС к Совету Безопасности Организации Объединенных Наций

19 августа ВЦСПС обратился к Совету Безопасности Организации Объединенных Наций со следующей телеграммой:

«Нью-Йорк, Лейк-Саксес, Совету Безопасности Организации Объединенных Наций.

От имени миллионов рабочих и служащих — членов советских профсоюзов — Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов заявляет решительный протест против американской интервенции в Корее, против беспечетовых бомбардировок городов и сел авиацией, обстрелов прибрежных районов военно-морским флотом и других варварских методов массового уничтожения мирного населения, которые применяются в Корее американской войск.

Рабочие и служащие Советского Союза, как и миллионы честных людей во всем мире, знают, что ответственность за происходящее уничтожение тысяч женщин, детей и стариков Кореи лежит на правительстве США, которое, грубой нарушив Устав Организации Объединенных Наций и свои обязательства в отношении укрепления мира во всем мире, совершило этот агрессивный акт.

Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов считает, что Совет Безопасности должен прислушаться к голосу миллионов честных людей во всем мире и немедленно положить конец американской агрессии против корейского народа.

Совет Безопасности, имеющийся в его распоряжении, прекратить продолжавшееся истребление мирного корейского населения, возмущающее всем человечество.

Выражая единодушное стремление членов профсоюзов СССР к миру, Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов считает необходимым:

1. Чтобы Совет Безопасности как главный международный орган по обеспечению мира во всем мире, совершил этот агрессивный акт правительству США.

2. Чтобы Совет Безопасности немедленно предложил правительству США прекратить зверские бомбардировки американской авиации и другими средствами городов и сел Кореи и истребление мирного населения.

3. Чтобы было принято решение о немедленном прекращении американской интервенции в Корее и о выводе из Кореи истребления мирного населения.

19/VIII—50 г.

От имени Всесоюзного Центрального Совета Профсоюзов председатель

В. КУЗНЕЦОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

В Совете Министров СССР

О строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге

Придавая важное значение строительству Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге, обеспечивающей снабжение электроэнергией промышленных предприятий г.г. Москвы, Куйбышева, Саратова и электрификацию железных дорог, орошение земель Заволжья и улучшение судоходства на реке Волге, Совет Министров Союза ССР постановил:

1. Построить на реке Волге в районе г. Куйбышева гидроэлектростанцию мощностью около двух миллионов киловатт с выработкой электроэнергии около двадцати миллиардов киловатт-часов в средний по водности год.

Строительство гидроэлектростанции начать в 1950 году и ввести в действие на полную мощность в 1955 году.

2. Предусмотреть орошение одного миллиона гектаров земель Заволжья на базе использования электроэнергии Куйбышевской гидроэлектростанции.

3. При строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции предусмотреть сооружение по плотине дополнительного магистрального железнодорожного мостового перехода через р. Волгу.

4. Предусмотреть следующее распределение электроэнергии Куйбышевской гидроэлектростанции:

а) передача в г. Москву шести миллиардов ста миллионов киловатт-часов электроэнергии в год;

б) передача в районы г.г. Куйбышева и Саратова двух миллиардов четырехсот миллионов киловатт-часов электроэнергии в год;

в) передача для орошения земель Заволжья одного

миллиарда пятьсот миллионов киловатт-часов электроэнергии в год.

6. Для осуществления строительства Куйбышевской гидроэлектростанции создать строительную организацию — «Куйбышевгидрострой».

Назначить начальником «Куйбышевгидростроя» тов. Комзина И. В. и главным инженером строительства тов. Шапошникова Н. Ф.

6. Возложить на Гидропроект (тов. Жук С. Я.) выполнение всех проектно-изыскательских и исследовательских работ, связанных со строительством Куйбышевской гидроэлектростанции.

7. Обязать Министерству электростанций разработать проект на строительство линий электропередачи высокого напряжения от Куйбышевской гидроэлектростанции, а также на развитие энергетических систем, которые будут получать электроэнергию от этой станции.

8. Министерству путей сообщения разработать проект железнодорожных подходов, связанных с сооружением дополнительного магистрального железнодорожного мостового перехода на плотине через реку Волгу.

9. Возложить на Министерство сельского хозяйства СССР составление плана орошения земель Заволжья на площади одного миллиона гектаров на базе использования электроэнергии Куйбышевской гидроэлектростанции, учитывая при этом необходимость внедрения электрического орошения в земледелие (электропахота и т. д.) на территории Заволжья, в первую очередь — на новых поливных землях.

Стройка большой государственной важности

Беседа с заместителем министра электростанций СССР И. И. Дмитриевым

Публикуюсь сегодня постановление Совета Министров СССР «О строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге» имеет огромное государственное значение.

Сооружение этой гидроэлектростанции, предпринятое по инициативе товарища Сталина, является стройкой, не имеющей себе равных не только в нашей стране, но и во всем мире. Ввод в эксплуатацию Куйбышевской ГЭС позволит добиться нового целившегося по всему пароходному хозяйству центральной части советской страны и обеспечить, как это указывается в решении правительства, «набжение электроэнергии промышленных предприятий гг. Москвы, Куйбышева, Саратова и электрификацию железных дорог, орошение земель Заволжья и улучшение судоходства на реке Волге».

Строительство мощной гидроэлектростанции на Волге является важнейшим звеном в деле использования могучей энергии великих русских рек. С первых же лет советской власти великая революция Ленин и Сталин уделяли большое внимание сооружению гидроэлектростанций. Энергетические водные ресурсы, в течение сотен лет не использовавшиеся в нашей стране, были поставлены на службу советскому народу, строящему социализм. Уже в историческом плане ГЭЗРД, названном Лениным «второй программой» нашей партии, указывалось на необходимость всенародного использования всех источников дешевой и обильной электроэнергии.

Иланом ГЭЗРД предусматривалось строительство ряда гидроэлектростанций в различных районах страны. Как известно, наименее ленинского плана электрификации России, рассчитанные на 10—15 лет, за короткий срок были значительно превзойдены. За годы первых стальных пятилеток в эксплуатацию было слано несколько десятков гидроэлектростанций. Величайшей из них явилась ДнепроГЭС. Всему Лицем стали источником миллиардов киловатт часов электроэнергии.

В Англии, Франции и других странах, изыскивающих под яремом «маркизации», гидроэнергетические ресурсы использованы еще недостаточно. Но там даже не могут и утешиться с строительством новых гидроэлектростанций. В то время, когда магнаты Уолл-стрита и их кровные пособники, размножая атомной бомбой, промывают интроверсию против свободолюбивого народа Кореи, советские люди, недавно единодушно проголосовавшие за мир, ведут гигантскую стройку.

Мощность Куйбышевской ГЭС вдвое больше, чем мощность всех электростанций революционной России. Исторический план ГЭЗРД предусматривалось сооружение в течение 10—15 лет приятия районных электростанций. Их общая мощность меньше, чем проектная мощность Куйбышевской ГЭС.

Куйбышевская гидроэлектростанция будет также превосходить крупнейшие гидроэнергетические системы капиталистических стран.

и, частности, мощность всех 99 тепловых

и гидроэлектростанций, обладающих важнейшей американской электрокомпанией «Инагара Гудсон».

Воплощено понятно, что строителям Куйбышевской ГЭС придется выполнить гораздо больший объем работ. Он включает, как известно, не только строительство самой гидроэлектростанции, но и сооружение дополнительного мостового железнодорожного перехода через Волгу, железнодорожных подходов и большой сети линий электропередачи.

Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 годы обязал развернуть строительство гидроэлектростанций, обеспечив всемирное повышение удельного веса гидроэлектроэнергии.

Эта задача успешно выполняется. Сейчас выпработка электроэнергии на гидроэлектростанциях страны ежегодно возрастает.

Решение о строительстве Куйбышевской ГЭС — новое яркое проявление новейшего социалистического сознания советского правительства. Воодушевлены новым проявлением сталинской заботы о пропаганде сельского хозяйства, хлебобиржи усиливают строительство новых и восстановление старых прудов и водоемов, сооружение гидроэлектростанций.

Вполне понятно, что строителям Куйбышевской ГЭС придется выполнить гораздо больше, чем в свое время строителям ДнепроГЭС, будущий план которого включает в себя постройку в течение 8—10 лет приятия районных электростанций. Это явится новым подтверждением высокого уровня советской индустрии. Свыше 900 гигантов завершили пятилетние планы.

Прекрасные результаты добились горняков шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Прекрасные результаты добились горняков шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.

Большой вклад в дело мира внесла горняки лучшей шахты имени Кирова. Они в свое время выполнили свое обязательство, выдали в счет сверхпланового горючего, а также в счет плана по производству угольных шахт. Среди них — шахты имени Сталина, имени Кирова № 9—15 и другие.



Капитаны и механики, награжденные за долголетнюю безупречную непрерывную работу орденами и медалями. Слева направо: И. А. Брюков — капитан парохода «Борец» Северного пароходства, А. С. Аничев — капитан теплохода «Академик Павлов» пароходства Волгогранкера, А. С. Аничев — капитан теплохода «Славный» Волжского грузового пароходства, М. А. Богданов — механик парохода «Калинин» Северо-Западного пароходства, Я. В. Тормосов — механик парохода «Фультон» Волжского грузового пароходства.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О награждении орденами и медалями капитанов (командиров) и механиков судов Министерства речного флота СССР

ПРОДОЛЖЕНИЕ
(См. «Речной транспорт» № 66).

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»

5. Суровцева Александра Семеновича — капитана парохода «Грозный» Северного пароходства.

76. Сутирина Сергея Степановича — механика теплохода «Таганрог» Волжского грузо-пассажирского пароходства.

77. Сухова Михаила Степановича — механика парохода «Ока» Московско-Окского пароходства.

78. Тимошина Павла Семёновича — капитана парохода «Ока» Московско-Окского пароходства.

79. Титова Александра Васильевича — механика парохода «Оператор» Сухонского пароходства.

80. Тресентского Михаила Алексеевича — капитана теплохода «Быстроход» Волжского грузового пароходства.

81. Усачева Ивана Григорьевича — капитана парохода «Ока» Северного бассейнового управления пути.

82. Усова Дмитрия Васильевича — капитана парохода «Шмидт» Амурского пароходства.

83. Устинова Михаила Андреевича — механика парохода «Свистящий» Северо-Западного пароходства.

84. Усуньина Михаила Ивановича — механика парохода «20 лет РККА» Волжского грузового пароходства.

85. Филатова Ивана Григорьевича — механика парохода «Лесник» Сухонского пароходства.

86. Филичева Михаила Тимофеевича — капитана парохода «Щедрин» Шекснинского пароходства.

87. Фомичева Николая Григорьевича — механика парохода «Дружба» Волжского грузового пароходства.

88. Хлынина Анатолия Николаевича — капитана парохода «Абхазец» Волжского грузового пароходства.

89. Хоботова Василия Николаевича — капитана парохода «Ярославец» Сухонского пароходства.

90. Хорнова Николая Фомича — капитана теплохода «СТ-221» Волжского грузо-пассажирского пароходства.

91. Чельщева Петра Матвеевича — капитана парохода «Райкор» Московско-Окского пароходства.

92. Чукинина Александра Васильевича — механика парохода «Красный Урал» Камского грузового пароходства.

93. Шамшина Николая Андреевича — капитана теплохода «Серго Орджоникидзе» Енисейского пароходства.

94. Широкова Михаила Васильевича — механика парохода «Сураханы» пароходства Волгогранкера.

95. Шубина Ивана Михайловича — механика парохода «Москва» пароходства Волгогранкера.

96. Юганова Ивана Николаевича — механика парохода «Шевя» Печорского пароходства.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

1. Абзалимова Баюра Абзалимовна — механика парохода «Никитин» Волжского пароходства.

2. Абрамова Николая Григорьевича — механика парохода «Баян» Северного пароходства.

3. Аганина Александра Ивановна — капитана парохода «Меджеджорская» Беломорско-Онежского пароходства.

4. Аганина Михаила Ивановича — механика теплохода «Борис Щукин» Волжского грузо-пассажирского пароходства.

5. Агапова Алексея Викторовича — капитана теплохода «Огнище» Волжского грузо-пассажирского пароходства.

6. Агапова Семена Афанасьевича — капитана парохода «Молоков» Амурского грузового пароходства.

7. Александрова Николая Кирилловича — капитана парохода «Молот» Ленского пароходства.

8. Ангелова Константина Степановича — капитана теплохода «Бусыгин» пароходства канала Москва-Волга.

9. Андрианова Фому Порфирьевича — капитана парохода «Приток» Камского пароходства.

10. Анисимова Василия Ивановича — капитана теплохода «Кутузов» Северного грузового пароходства.

11. Антипина Василия Алексеевича — капитана парохода «Петровский» Ленского пароходства.

12. Антипина Ивана Николаевича — капитана теплохода «Д-12» Беломорского пароходства.

13. Антипова Ивана Сильча — капитана теплохода «Большой» Амурского грузового пароходства.

14. Апрышкина Федота Захаровича — капитана теплохода «Кутузов» Северного грузового пароходства.

15. Арапова Абрама Ивановича — капитана парохода «Бакутов» Волжского грузового пароходства.

16. Астахьева Ильи Федоровича — капитана парохода «Штесев» Ижевиртильского пароходства.

17. Атаманова Худайбергена — капитана теплохода «Чернышевский» Среднеазиатского пароходства.

18. Бамбулевича Романа Александровича — механика теплохода «Грузия» Волжского пароходства.

19. Бан Михаила Михайловича — капитана парохода «Бурят» Волжского грузового пароходства.

20. Банькова Ивана Мироновича — капитана парохода «М. Кутузов» Ижевиртильского пароходства.

21. Баранцева Александра Филипповна — механика теплохода «Серго Орджоникидзе» Енисейского пароходства.

22. Баратина Матвея Дмитриевича — капитана парохода «Балуга» Северо-Западного пароходства.

23. Баранова Михаила Алексеевича — капитана парохода «Кама» Шекснинского пароходства.

24. Бискупы Александра Калистратовны — механика теплохода «Сталин» Амурского пароходства.

25. Богданова Ивана Владимировича — капитана парохода «Водолаз» Шекснинского пароходства.

26. Богдановского Николая Павловича — механика парохода «Т-15» Амурского пароходства.

27. Болтава Юсуфа — капитана теплохода «Шахов» Среднеазиатского пароходства.

28. Бондаря Моисея Петровича — капитана парохода «Молоков» Амурского пароходства.

29. Бугаева Александра Семеновича — капитана парохода «Большевик» Иртышского бассейнового управления пути.

30. Бунгова Ивана Александровича — механика теплохода № 205 Шекснинского пароходства.

31. Быкова Ивана Алексеевича — механика парохода «Ф. Энгельс» Обского бассейнового управления пути.

32. Ваганова Михаила Ивановича — капитана парохода «Рыбин» Кременской Волжского грузового пароходства.

33. Вакраманова Михаила Васильевича — механика теплохода «СТ-77» Волжского грузового пароходства.

34. Веселовская Степана Григорьевича — капитана теплохода «Кутузов» Северного грузового пароходства.

35. Веттугина Федора Федоровича — капитана теплохода «СТ-508» Беломорского пароходства.

36. Викулова Александра Дмитриевича — капитана парохода «Степан Разин» Северного пароходства.

37. Волкова Дмитрия Федоровича — капитана теплохода «17» Волжского грузового пароходства.

38. Волынова Ивана Алексеевича — капитана теплохода «СТ-77» Волжского грузово-пассажирского пароходства.

39. Гарина Алексея Ивановича — капитана парохода «Тарас Шевченко» пароходства Волгогранкера.

40. Гатаулина Шакира Хисматовна — механика теплохода «Тургенев» Среднеазиатского пароходства.

41. Гладышева Ильи Федоровича — капитана теплохода № 154 Волжского пароходства.

42. Глуховского Федора Ивановича — капитана парохода «Чернышевский» Среднеазиатского пароходства.

43. Глушковенова Ильи Базылича — капитана парохода «Бурят» Волжского грузового пароходства.

44. Гиенина Михаила Аносовича — капитана парохода «Сызрань» Волжского бассейнового управления пути.

45. Головашкина Андrea Ильиновича — капитана парохода «М. Кутузов» Ижевиртильского пароходства.

46. Грекова Павла Дмитриевича — капитана теплохода «Ветлужанин» Волжского грузового пароходства.

47. Гусева Александра Ивановича — капитана парохода «Бельский» Волжского бассейнового управления пути.

48. Гусева Александра Степановича — капитана парохода «Ташкент» пароходства Волгогранкера.

Продолжение следует.

Двадцать восьмой том Сочинений В. И. Ленина

В 28-й том Сочинений входят произведения В. И. Ленина, написанные с 29 июля 1918 года до начала марта 1919 года. Эти произведения отражают книжную и разностороннюю деятельность В. И. Ленина как вождя партии и руководителя Советского государства в один из труднейших периодов истории нашей Родины — в первый период гражданской войны и иностранной военной интервенции.

Успешный исход гражданской войны и дальнейшее развитие социалистического строительства в деревне зависели во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

Летом 1918 года империалисты Англии, Франции и Италии, опиравшись на контрреволюционные силы внутренних врагов России, начали разбойничий вооруженный поход против молодой Советской Республики. Не обнявши войнами, англо-американские империалисты заняли Мурманск и Архангельск, Япония захватила Владивосток и Приморье. На Средней Волге и в Сибири пропагандисты англо-французов были организованы мятежи белогвардейцев на Северном флоте англо-французов на Северном флоте.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы среднего крестьянства, которое составляло в то время большинство крестьянского населения.

«Уметь достигать соглашения с средним крестьянином — ни на минуту не отказываться от борьбы с кулаком и прочим отсталым», — писал Ленин.

С осени 1918 года среди крестьянства и дальнейшем развертывание социалистического строительства в деревне зависело во многом от победы сред

