

# СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА  
И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

Воскресенье  
25  
июня  
1944 г.  
№ 51 (943)  
Цена 15 коп.

На 23 июня включительно наше пароходство выполнило план перевозок текущего месяца по тоннам на 100,5, по тонно-километрам на 102,2 проц. К этому же сроку соревнующиеся с нами речники Шексны дали июньского задания по тоннам 80,7, по тонно-километрам 92,1 проц. Таким образом, первенство за нами. Не упустим его в июле и до конца четвертой военной навигации!

## Пассажирам — максимум внимания

Воодушевленные первомайским приказом товарища Сталина и блестящими победами Красной Армии на фронтах Отечественной войны, речники Сухоны в июне работают лучше, чем они работали в первый месяц четвертой военной навигации. Июньский план грузоперевозок уже перевыполнен к 23 числу текущего месяца. В оставшиеся дни до первого июля мы перевезем еще сотни тонн сверх задания.

Но доставляя все необходимое фронту и народному хозяйству страны, нельзя забывать о перевозках людей, об интересах и удобствах пассажиров на вокзалах и в пути. Это дело необходимо поставить так, чтобы любой пассажир за внимание и заботу о нем сказал: «Спасибо, товарищи речники, большое спасибо!»

С пассажирскими перевозками в мае хорошо справилась Вологодская пристань, выполнившая план на 116 проц., пристань Тотма, выполнившая задание на 104 проц. Цифры говорят сами за себя. На Вологодском вокзале к услугам пассажиров аэпплюшет, буфет, чистые и просторные залы ожидания, комната матери и ребенка, почтовый ящик и т. д.

Неплохо обслуживаются пассажиры на пристани Тотма. Здесь также есть возможность отдохнуть, пойти в салон дебаркадера и почитать свежую газету, журнал. Вокруг чисто, порядок. Однако, вся сумма вопросов, касающихся пассажирских перевозок, не исчерпывается лишь этими достижениями.

Несмотря на исключительную важность, пассажирским перевозкам все же уделяется мало внимания, о них в службе эксплуатации пароходства, например, говорят в последнюю очередь, мимоходом. Неудивительно поэтому, что в перевозках пассажиров много неурядиц, недоразумений. Это, с одной стороны, отрицательно влияет на выполнение заданий по перевозкам и, с другой, причиняет немало всевозможных мучарств людям.

## На полях совхоза и подсобных хозяйств

На 20 июня план сева зерновых и овощей совхозом «Заречье» и подсобными хозяйствами выполнен (в процентах):

Совхозом «Заречье» — на 98, подсобными хозяйствами: пристани Печальино — на 98, пристани Вологда

Самым неприятным явлением следует считать систематическое нарушение графика отправления, особенно прибытия пассажирских судов. Пассажиры правы, когда перестали верить вывешенным расписаниям, ибо они действительно стали лишь пустой, лишнему не нужной формальностью.

Главный диспетчер службы эксплуатации т. Каменский опоздания судов с прибытием объяснил чрезмерной перегруженностью их, отсюда, мол, мала скорость. Довод слишком неубедителен. Причина кроется в другом, — в том, что пассажирские перевозки все еще рассматриваются, как задача претрестепенного значения, что нет настоящей заботы о живом человеке, — о советском пассажире, будь это рабочий, колхозник, интеллигент, боец, офицер Красной Армии, хотя они вполне заслуживают этой заботы и чуткости со стороны речников.

Разве можно оставаться равнодушным, когда пассажиры на пристанях ожидают пароходы по несколько суток. И если они не уехали сегодня, то у них нет уверенности, что отплынут завтра. Случайно ли это? Нет, не случайно, так как расписание прибытия и отбытия пассажирских судов беззащитно нарушается, хотя это не всегда вызывается необходимостью, или оправдывается уважительной причиной.

В этом году план грузоперевозок большой, требуется много тяги. Но это не значит, что, занявшись грузоперевозками, можно забывать о перевозках пассажиров. Мало выполнить задание по перевозкам людей в процентах. Этот показатель еще далеко неполный. Надо добиться, чтобы пассажир не тратил долгие часы и целые сутки на ожидание пароходов, чтобы он чувствовал себя на вокзале, на судне в обстановке элементарных удобств, чтобы постоянно ощущал внимание и заботу о себе работников речного транспорта.

— на 116, пристани Тотма — на 103, пристани Каргополь — на 100, Тотемской судовой пристани — на 93, Вологодского завода — на 150.

Общий план сева выполнен на 99,8 проц.

## На центральном участке сев закончен

23 июля коллектив Центрального участка совхоза «Заречье» закончил работы весеннего сева. Сев проведен с соблюдением агротехнических правил.

Образцы высокой производительности труда на посадке овощей показало комсомольское звено под руководством т. Панифедовой. Средняя норма выработки звена в день составляла 250—310 проц., им посажено за сезон около 12 га овощей.

На обработке земли в парниках и выращивании рассады отличил-

ось звено т. Шапашевой, средняя производительность труда которого — от 3 до трех с половиной норм в день.

Не покладая рук работали пахари. Так т. Ивлев вспахал на парном конном плуге за период весеннего сева около 18 га, давая производительность труда 220—250 проц. До двух норм выработывал ежедневно пахарь т. Паратин.

**И. ВАЛЮЖЕНИЧ,**  
начальник центрального участка совхоза «Заречье».

## У ПУТЕЙЦЕВ

Флот Вологодского технического участка полностью закончил расстановку землечерпательных машин и других земонарядов по участкам.

Коллектив парохода «Агитатор» (капитан т. Березин) майский план выполнял на 113 проц. В июне заметных успехов добился пароход «Фабзауч» (капитан т. Куницын), давший к заданию во второй декаде 106 процентов.

Дружно взялась за дело команда земмашин Северо-Двинской № 11 (командир т. Лантратов). Задание по кубатуре за II декаду июня она выполнила на 112 проц. Самоотверженно трудится траловая артель десятника т. Баталова. В мае на вылове утопшей древесины артель дала 162 проц. производительности труда.

О. ПЕТРОВА.

## СВОДКА

о ходе грузоперевозок за 22 и 23 июня

Суточное задание 22 июня пароходством выполнено по тоннам на 201,8, по тонно-километрам — на 119,6 проц., 23-го — на 124,7—55,1.

Июньское задание за 23 число включительно выполнено по тоннам — на 100,5 проц., по тонно-километрам — на 102,2 проц.

Пристань суточные задания выполнила: пристань Вологда, 22-го июня по тоннам — на 28,4 проц., по тонно-километрам — на 21,6 проц., 23-го — 21,7—57,2; пристань Печаткино, 22-го — на 201,6—66, 23-го — 123,5—34,2; пристань Тотма, 22-го — 116,3—124, 23-го — 90,5—71,9 проц.

## Совещание Северных пароходств по итогам судоремонта 1943—44 года

Завтра, 26 июня, в Вологде открывається совещание главных инженеров, директоров промпредприятий и линейных работников пароходств Северного Центрального управления Наркомречфлота по итогам зимнего судоремонта 1943—44 года. На совещании будут разработаны мероприятия по технической эксплуатации флота.

Делегаты и участники совещания заслушают доклады: 1. «Экономические показатели судоремонта» (докл. гл. инженер Сухонского пароходства т. Карелин), 2. «Повышение технического состояния и эксплуатационных качеств флота» (докл. гл. инженер Северного пароходства т. Маларгычев), 3. «Сохранение надлежащего технического состояния флота в период эксплуатации, организация межнавигационного ремонта и докования» (докл. начальник механико-судовой службы Шексинского пароходства тов. Балковский), 4. «Использование производительной мощности предприятий в судоремонте в соответствии с приказами Наркомречфлота №№ 125 и 285 от 1943 г.»



Успешно работает в июне команда парохода «Урицкий» под руководством капитана тов. А. И. Маркова. На 22 июня включительно «Урицкий» выполнил задание этого периода на 113 проц. На снимке: капитан А. И. Марков.

## УЛУЩЕННОЕ НАВЕРСТЫВАЕМ

Коллектив парохода «Турксиб» отдаст все силы, чтобы перевыполнить июньский план перевозок, шверстать утнущенное в мае. На 21 июня план по затраченному времени выполнен на 149 проц.

В отдельные рейсы достигнута значительная экономия в ходовом времени, сокращены простои под забором топлива и на других остановках. На 200 проц. был выполнен рейс от Брусеница до Тотмы. А. КРАСИЛЬНИКОВ.

## ОБЕЩАЛИ, НО...

На пароходе «Сократ» можно увидеть много хорошего. Здесь налажено коллективное питание, дисциплина среди команды крепкая. Все приказы командиров членами экипажа выполняются точно и в срок. На судне развернута массово-политическая работа, часто проводятся беседы о текущем моменте агитатор механик т. Климашев. Оборудован красивый уголок, выходит боевой листок...

Кстати. В передовой статье последнего боевого листка говорится о плохой работе «Сократа», о том, что майский план он выполнил лишь немногим больше 50 проц., за май и 5-днев июня пережог 388 кубм топлива. Только за один рейс, с 27 мая по 4 июня, судно израсходовало дров 423 кубм, из них 104 сожжено сверх нормы.

В чем дело, почему несмотря на наличие работоспособного коллектива и другие необходимые условия, пароход «Сократ» работает крайне неудовлетворительно? Причина оказывается в простом.

Во время зимнего судоремонта с «Сократа» сняли пароподогреватель. В результате мощность котла и машины уменьшилась на 25 проц., между тем топлива расходуется чрезмерно много.

Механик т. Климашев обращался в МСС с просьбой вновь поставить пароподогреватель. Обещали, однако воз и шныне там. «Сократ» продолжает плохо работать и в июне.

В. И. МОСИН,  
зав. парткабинетом.

(докл. гл. инженер Шексинского пароходства т. Зелезняков), 5. «Подготовка судоремонтных кадров, работа с молодыми рабочими и использование навигационных кадров в зимний период» (докл. пом. нач. Сухонского пароходства по кадрам т. Чудимов), 6. «Роль общественной организации труда, рационализации и изобретательства и использования местных ресурсов в судоремонте» (докл. директор Кузнецкого завода т. Дуревич).

Содоклады: 1. «Организация судоремонта и восстановление флота в условиях блокированного бассейна» (гл. инженер Северо-Западного пароходства т. Полтавцев), 2. «Политико-массовая работа и социалистическое соревнование на судоремонте» (секретарь парторганизации Кузнецкого завода т. Гаврилов), 3. «Опыт работы отдела технического контроля Кузнецкого завода» (начальник ОТК т. Дембовицкий), 4. «Междоковое оперативное планирование в судоремонте» (директор Исакогорских судоремонтных мастерских т. Мошкин), 5. «Орга-

низация работ по обеспечению судов запасными частями и выполнение плана по изготовлению сменных частей» (гл. инженер Печорского пароходства т. Оводовский).

На заключительных заседаниях совещание заслушает доклад гл. инж. СевЦУРФ'а т. Антонова — «Задания пароходств Северного ЦУРФ'а в деле повышения технического состояния флота и подготовки к судоремонту 1944—1945 гг.», доклад начальника механико-судовой службы СевЦУРФ'а т. Найдено — «Итоги судоремонта 1943—44 года в пароходствах Северного ЦУРФ'а».

Затем делает сообщение старший инженер СевЦУРФ'а по судостроению т. Долгий — «Судостроение на предприятиях СевЦУРФ'а и скоростной метод строительства барж».

Совещание рассчитано на 5 дней. От нашего пароходства в его работе примут участие гг. Карелин, Паратин (МСС), Гуляев (директор Вологодского завода), Пепров (гл. мех.), Балдин (инспектор по несамостоятельному флоту), Кузиков (инспектор Регистра) и др.



# От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 23 ИЮНЯ

23 июня северо-западнее и юго-восточнее города ВИТЕБСК наши войска, при поддержке массированных ударов артиллерии и авиации, перешли в наступление против немецко-фашистских войск.

Наши войска, наступающие северо-западнее ВИТЕБСКА, прорвали сильно укрепленную оборону противника протяжением в 30 километров по фронту и продвинулись в глубину от 12 до 15 километров, заняв при этом более 100 населенных пунктов, в том числе районный центр Витебской области ШУМИЛИНО, крупные населенные пункты ВОЛОТОВКИ, СИРОТИНО, ГРЕБЕНИЦЫ, ПЛИГОВКИ, РЫЛЬКОВО, НОВОСЕЛКИ, ДВОРИЩЕ, КРИЦКИЕ, ЗАЛУЖЬЕ, ДОБРИНО, ВЕРБАЛИ, ГУБИЦА, РЯБУШКОВО, ШПАКИ, БОГДАНОВА, ХОТИЛОВО, и железнодорожные станции СИРОТИНО, ЯЗВИНО на железной дороге ПОЛОЦК—ВИТЕБСК.

Наши войска, наступающие юго-восточнее города ВИТЕБСК, прорвали сильно укрепленную оборону противника протяжением по фронту 25 километров и продвинулись в глубину от 8 до 10 километров, заняв при этом более 50 населенных пунктов и среди них ЗАБЕЛИНО, ЗАМОСТОЧЬЕ, ЛЯДЕНКИ, ЛУСКИ, НОПОЛЬ, КУЗМЕНЦЫ, ВЫСОЧАНЫ, СТАРОБО-

БЫЛЬЕ, ОСИНОВКА, ШНИТКИ, КУРТЕНКИ и железнодорожную станцию ЗАМОСТОЧЬЕ. Наши войска перерезали железную дорогу ВИТЕБСК—ОРША.

Между ОНЕЖСКИМ и ЛАДОЖСКИМ озерами наши войска форсировали реку СВИРЬ в районе ПОДПОРОЖЬЕ и овладели населенными пунктами ВОРОНИЦЫ, МЯТУСОВО, КУКЕРЯГИ, ЧЕМОДАНОВА ГОРА и железнодорожной станцией СУВОЛДА. Одновременно наши войска продолжали успешное наступление на северном берегу реки СВИРЬ, севернее ЛОДЕЙНОЕ ПОЛЕ и заняли более 20 населенных пунктов, в том числе КОНДУШИ, КАРЕЛЬСКАЯ, ЧУРОВА ГОРА, УТОЗЕРО, ПОДОЛ, РУЧЬИ, СТАРЫЕ СЕБЕЖИ, КОВЧЕНИЦЫ, ГОРКА, КУТЛАХТА, ГУМБАРИЦЫ.

На КАРЕЛЬСКОМ перешейке севернее и северо-восточнее города ВЫБОРГ наши войска, сломив сопротивление противника, заняли несколько населенных пунктов и среди них МУСТАЛАХТИ, КЮСТИАЛА, КУЙВАЛА, ЛАУНТАИМАЯ, ТАЛИ, РЕПОЛА.

На других участках фронта—без перемен.

В течение 22 июня на всех фронтах в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 44 самолета противника.

\*\*\*

Северо-западнее и юго-восточнее города Витебск наши войска перешли в наступление. Сотни советских орудий различных калибров и минометы обрушили на противника мощный огонь. Артиллерийская и авиационная подготовка наступления длилась несколько часов. Многочисленные укрепления немцев были разрушены. Затем, вслед за огненным валом, двинулась в атаку советская пехота. Подавляя уцелевшие огневые точки противника, наши бойцы прорвали сильно укрепленную оборону на обоих участках наступления. Советские войска, наступающие юго-восточнее города Витебск, перерезали железную дорогу Витебск—Орша и тем самым лишили витебскую группировку противника последнего железнодорожного пути, связывавшего ее с тылами. Враг несет огромные потери. Немецкие траншеи и места боев завалены трупами гитлеровцев, разбитым вооружением и техникой. Наши войска захватили трофеи и пленных.

Советские летчики потопили десантную баржу. Серьезно повреждены и потеряли ход сторожевой катер, буксир, быстрходная десантная баржа и торпедный катер.

На 2-м Украинском фронте зенитчики подразделений тт. Грищенко и Калиновича, отражая атаки вражеских бомбардировщиков, сбили 6 самолетов противника. Расчет зенитного орудия сержанта Паншина за один день уничтожил два немецких самолета.

\*\*\*

Самолеты-торпедоносцы Краснознаменного Балтийского флота, вылетевшие в ночь на 22 июня на поиск противника, обнаружили в Балтийском море караван вражеских судов. Советские летчики атаковали противника и метко сброшенными торпедами потопили три транспорта общим водоизмещением в 12 тысяч тонн.

\*\*\*

Партизанский отряд, действующий в Могилевской области в ночь на 6 июня ворвался в крупный населенный пункт. Советские патриоты уничтожили 160 гитлеровцев, взорвали четыре склада с военным имуществом, оружейную мастерскую и три радиостанции. Захватив три миномета, 9 пулеметов, 67 винтовок, боеприпасы и обмундирование, советские патриоты отошли на свою базу.

\*\*\*

Партизанский отряд, действующий в Могилевской области в ночь на 6 июня ворвался в крупный населенный пункт. Советские патриоты уничтожили 160 гитлеровцев, взорвали четыре склада с военным имуществом, оружейную мастерскую и три радиостанции. Захватив три миномета, 9 пулеметов, 67 винтовок, боеприпасы и обмундирование, советские патриоты отошли на свою базу.

## КОМАНДА „ГРАЖДАНИНА“ ГОТОВА И ВПРЕДЬ РАБОТАТЬ ПО-СТАХАНОВСКИ

### Диспетчеры, к вам претензия

С открытием четвертой военной навигации пароход «Гражданин» вышел в плавание в числе первых судов. Команда изо дня в день показывает образцы в труде. Майское задание по грузоперевозкам мы выполнили на 121 проц. Коллектив «Гражданина» занесен на бассейновую Доску почета, ему присуждено переходящее Красное знамя управления пароходства и баскомреча.

И это вполне заслуженно. Вверенные мне люди трудятся не покладая рук, не считаясь со временем. Особенно отличаются в исполнении своих обязанностей кочегары тт. Черепанова, Рычкова, Е. Полуэктова, Фомина, штурманский инвалид Отечественной войны тов. Симанов, 2-й пом. механика тов. Фролова.

Команда и впредь будет напрягать все усилия, чтобы с честью оправдать оказанное ей доверие и держать первенство в социалистическом соревновании. Июньский план на 23 числа «Гражданин» выполнил на 103 проц. Есть уверенность, что задание текущего месяца, как и задание мая, будет перекрыто.

Конечно, встречаются серьезные трудности в работе, и тем досаднее, когда видишь, что они подчас на-

громаются ничем иным, как службой эксплуатации. Приведу факт.

6 июня в Устьюге я получил приказ от диспетчера т. Малюгина забуксировать две баржи (№№ 2080 и 2209). Они имели осадку: первая на 140 сантиметров, вторая—на 130 сантиметров. Между тем горизонт воды в Ошпоках был 150 сантиметров.

Я просил начальника В-Устьюгского диспетчерского участка тов. Шельгунова дать «Гражданину» более легкие баржи, с меньшей осадкой, например, баржи №№ 3172, 3136, 3190, а баржи с большей осадкой забуксировать более мощным пароходом.

Просьба моя осталась без внимания. Вышли в рейс, взяв на гак баржи №№ 2080 и 2209. Трое суток мы шли до Ошпок! В переборе воды оказалось 135 сантиметров. Одну баржу пришлось поднять. Это дело еще отняло двое суток.

К таким и подобным нежелательным явлениям приводят непродуманные приказы и распоряжения диспетчеров и их помощников на линии. Я так сказал потому, что описанный выше случай—не единственный. С. ЯЙЦЕВ, капитан парохода «Гражданин».

## ИНСПЕКТОРСКИЙ ОСМОТР СУДОВ

### О чем говорят факты?

10 июня начался инспекторский осмотр судов. Что показывают первые дни проверки на пристани Печаткино? Они говорят о том, что техническое состояние и содержание барж находится на низком уровне, в этом деле надо желать много лучшего.

Техническое состояние баржи № 3123 (шкипер т. Серов) комиссии признано удовлетворительным, содержание—плохим. На судне обнаружено много грязи и мусора. Несколько лучше содержится баржа №№ 3023 (шкипер т. Лопинов), 3406 (шкипер т. Крутова), дебаркадер Шера (заведующий т. Пахомов).

Из числа проверенных судов непарового флота в хорошем техническом состоянии и образцовом порядке оказалась лишь только одна баржа № 3106. Шкипер т. Солнцева представлена для премирования.

Флот нашего бассейна, как паровой, так и непаровой, должен находиться не ниже чем в хорошем техническом состоянии. Задача капитанов и шкиперов—добиться такой оценки в период инспекторского осмотра.

С. ПЕРИКОВ, ст. оператор пристани Печаткино.

## Советы агронома

### УХОД ЗА ПОСЕВАМИ

После весеннего сева уход за посевами зерновых и овощей является важнейшим делом, от которого зависит судьба урожая. Главной задачей ухода за посевами—борьба с сорняками, ибо они препятствуют развитию культурных растений, или совершенно губят их.

К уходу за посевами относятся: подкормка растений удобрениями, борьба с вредителями и болезнями растений. С появлением всходов первоочередной работой является прореживание растений.

После сева всходы растений обычно требуют прореживания, чтобы создать нормальную площадь питания в почве. Особенно нуждаются в прореживании корнеплоды—морковь, свекла, репа, редька. Их надо прореживать не менее 2—3 раз. Первое прореживание должно последовать тогда, когда растения имеют 1—2 листа, второе—через 20—30 дней после первого, когда корнеплоды уже накатываются. Прореживание нужно производить при достаточной влажности в почве.

Одновременно с прореживанием растений, особенно в первый период роста, большое влияние на рост оказывает рыхление междурядий. При помощи его уничтожается корка на поверхности почвы, усиливается приток воздуха в почву и сохраняется влага в почве. Считают, что три рыхления заменяют одну поливку. Для таких культур, как капуста и помидоры почва рыхлится одновременно с окучиванием. Через 20 дней после посадки помидор производится первое окучивание, а через месяц—второе. Капуста окучивается одновременно с рыхлением 3—4 раза.

Для уничтожения сорняков на грядах картофеля и образовавшейся корки через 10—12 дней после посадки нужно впервые пробороновать картофельное поле. Бороновать следует легкими боронами, наискось рядков. Второе боронование производится вначале появления всходов. После боронования выдернутые кусты следует опрыскать. Когда всходы поднимутся на 10—12 сантиметров, требуется междурядное рыхление «ежом» или культивато-

ром, а в рядах—ручное мотыженое. Через 6—8 дней после рыхления производится первое окучивание, а затем второе и третье, через каждые 8—10 дней. До начала цветения нужно произвести не менее 2—3 окучиваний. Перед окучиванием—прополоть сорняки вручную. Окучивание должно быть тщательное. К началу цветения слой земли над клубнями должен быть не менее 20 сантиметров.

Во время цветения картофеля, и тем более после цветения, междурядной обработки производить не следует. Окучивание хорошо практиковать после дождя. Прополка наиболее эффективна тогда, когда сорняки еще не развились, т. е. возможно раньше и лучше всего после дождя—в этом случае сорняки легче удаляются с корнями. Как правило, прополка всех корнеплодов производится не менее 3—4 раз, а прополка всех остальных овощей—не менее 2—3 раз.

К уходу за растениями также относится подкормка их удобрениями. В тех случаях, когда почва до посева удобрена недостаточно, подкормка растений дает хорошие результаты и значительно повышает урожай. Для подкормки капусты можно рекомендовать навозную жи-

зу, куриный помет или раствор коровяка. Навозную жижу и коровяк перед поливкой надо разбавить в 3—4 раза водой, куриный помет—в 10 раз.

Одна лейка подкормки достаточна на 10—12 растений. Из минеральных удобрений для подкормки употребляется аммиачная селитра из расчета 50—100 граммов на ведро воды. Подкармливать лучше всего после дождя, чтобы избежать ожогов у растений. Первая подкормка необходима через 15 дней после высадки рассады в грунт, а 2-я и 3-я—через 15—20 дней после предыдущей.

Подкармливать помидоры хорошо также навозной жижей, куриным пометом, аммиачной селитрой, калийной солью и золой. На одно ведро воды берется 30—40 граммов аммиачной селитры и 50—70 граммов калийной соли.

Огурцы также хорошо отзываются на подкормку навозной жижей, раствором птичьего помета и коровяка или минеральными удобрениями, однако, при условии достаточно влажной почвы. Первая подкормка требуется при образовании 3—4 настоящих листочков в бороздку глубиной 4—6 см с двух сторон от ряда на расстоянии 6—8

см от растения. Вторая подкормка—через 15—20 дней после первой пока еще рядки не сомкнулись.

Для корнеплодов хорошей подкормкой является навозная жижа, зола и калийная соль.

К уходу за растениями также относится борьба со всевозможными вредителями и болезнями сельскохозяйственных растений.

Капусте большой вред приносит после высадки рассады в грунт земляная блошка, против которой с успехом можно применять золу или кремне-фтористый натр.

Против капустного червя надо применять раздавливание заложивших на капусте бабочкой «беляхой» яиц, или впоследствии ручной сбор гусениц на оборотной стороне листа капусты. Из химических мер борьбы применяется против капустного червя опрыскивание парижской зеленкой или фтористым натром, возможно раньше, пока гусеницы не заберутся в кочан.

На корнеплодах большой вред приносит земляная блоха. Против нее следует применять золу или кремне-фтористый натр. Против слизня с успехом применяется известь или зола.

Ф. П. КУЗНЕЦОВ, агроном ОРСа.