

В 1981—1985 годах... открыть движение поездов на всем протяжении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Развернуть работы по хозяйственному освоению зоны, тяготеющей к Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

(Из Основных направлений экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года).



Наука в Сибири

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БАМ

«Предстоящая пятилетка... и последующие годы будут связаны для нас с освоением богатейших районов, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали».

К. У. ЧЕРНЕНКО.



«На трассе БАМа строители закончили отсыпку последнего километра железнодорожного полотна. Когда летишь на вертолете, среди моря тайги отчетливо видна ярко-желтая песчаная насыпь. Сейчас уже нет ни одного разрыва на этой грунтовой линии. Пройдет несколько дней, и на высокий пьедестал железнодорожного полотна лягут стальные рельсы, увенчав многолетний самоотверженный труд сотен коллективов бамовцев».

Бригады монтеров пути Александра Бондаря и Ивана Варшавского, идущие навстречу друг другу с запада и востока, с каждым днем наращивают скорость, стремясь быстрее подойти к путеекладчикам к месту стыковки».

(«Правда», 16 сентября 1984 г.)

На снимке: бригадир монтеров пути строительно-монтажного поезда 596 управления строительства Бамстройпуть, кавалер ордена Трудового Красного Знамени И. Н. Варшавский.

Фото А. Пянова.

Еженедельник Президиума
ордена Ленина Сибирского отделения
АН СССР и Объединенного профсоюзного
комитета СО АН СССР

Орган Главбамстроя, Дирекции
строительства БАМа и Дорпротсоюза
транспортных строителей БАМа

№ 37 (1168)

20 сентября 1984 г.

К. МОХОРТОВ,
начальник Главбамстроя, заместитель
министра транспортного строительства
СССР.

НА РУБЕЖЕ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ЭТАПА

Строители Байкало-Амурской железнодорожной магистрали успешно справились с принятыми социалистическими обязательствами, одобренными ЦК КПСС, и накануне 67-й годовщины Великого Октября в районе станции Куанда Читинского участка завершают укладку последнего звена главного железнодорожного пути.

Десять лет шли строители к «золотому» звену, венчающему первый этап напряженного труда многих тысяч людей. За прошедшие годы транспортными строителями переработано и уложено в земляное полотно около 400 млн. кубометров грунта, построено 3839 километров прирассовых автодорог, 2237 мостов, 1525 водопропускных труб, уложено 3506 километров главного железнодорожного пути, включая линию Бамовская — Беркамит, возведено 58 временных и 29 постоянных станционных поселков.

Только за 9 месяцев 1984 года уложено 300 километров главных путей, выполнено 40 млн. кубометров земляных работ, построено свыше 300 мостов и других искусственных сооружений. При этом продолжались и работы по усилению провозной способности западных подходов к строящемуся участку БАМа, подготовке ранее завершенных участков магистрали к сдаче в постоянную эксплуатацию.

Эти результаты стали возможны благодаря, прежде всего, постоянной заботе и вниманию Центрального Комитета КПСС и Советского правительства к строительству Байкало-Амурской магистрали. Огромная заслуга в обеспечении успешного хода строительства принадлежит партийным, комсомольским, профсоюзным организациям зоны БАМа и стройки, хозяйственным руководителям, которые в короткие сроки решили большие и важные задачи.

Придавая важное значение участию комсомольцев и молодежи в строительстве Байкало-Амурской магистрали, ЦК ВЛКСМ за минувшие годы направил на ударную комсомольскую стройку толь-

(Окончание на 2 стр.).

Академик А. АГАНБЕГЯН,
председатель Научного совета АН
СССР по проблемам БАМа.

НОВЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПОЯС СТРАНЫ

Социалистические обязательства, принятые коллективами Всесоюзной ударной комсомольской стройки — Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, по досрочному открытию движения поездов на всем ее протяжении, одобренные ЦК КПСС, выполнены. Переход к завершающему этапу сооружения трассы выдвигает задачи, решение которых позволит быстрее окупить затраты государства и тем самым повысить ее народнохозяйственную эффективность.

Строительство Байкало-Амурской магистрали, хозяйственное освоение зоны БАМа — четвертая по счету общегосударственная программа развития производительных сил восточных районов страны. Необходимость программного подхода, сосредоточения здесь сил и средств связана в первую очередь с многоцелевым характером этой великой стройки.

Байкало-Амурская магистраль имеет прежде всего огромное транспортное значение для районов Сибири и Дальнего Востока. В настоящее время эти районы связаны между собой только Транссибирской железной дорогой. Уже в ближайшей перспективе совершенно необходимо переключать часть грузопотока с Транссиба на БАМ.

БАМ строился позже Транссиба и с самого начала рассчитывался на использование тяжеловесных составов. К тому же западный участок магистрали, включая Северомуйский тоннель, намечено электрифицировать.

Говоря о транспортном значении БАМа, нужно принять во внимание ее выход к портам Ванино и Советская Гавань.

В связи с тем, что Байкало-Амурская магистраль войдет в строй, встает вопрос о крупномасштабном освоении обширной зоны. Это дело непростое, потому что район не обжит, опорных пунктов освоения мало. На западе — это Братский-Усть-Илимский территориально-производственный комплекс, включая г. Усть-Кут, от которого берет начало БАМ, а

(Окончание на 3, 7 стр.).

На заседании Политбюро ЦК КПСС одобрена патристическая инициатива коллективов строителей Байкало-Амурской магистрали, которые приняли социалистические обязательства — досрочно, к 67-й годовщине Великого Октября, завершить укладку главного железнодорожного пути и на год раньше установленного срока открыть движение поездов на всем протяжении магистрали... Досрочное открытие движения поездов по магистрали будет способствовать ускорению развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока, вовлечению в хозяйственный оборот крупных запасов угля, леса и других природных ресурсов.

«Правда», 24 марта 1984 г.

БАМ-84 ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК, СВЕРШЕНИЯ

❖ Заказы для БАМа — досрочно!
❖ Наступление на мерзлые глубины Забайкалья

Прошлой осенью Научный совет АН СССР по проблемам БАМа проводил очередное заседание в Амурской области. Участники заседания на специальном поезде проехали от Благовещенска до Февральска — конечного на тот момент пункта, до которого дошли рельсы магистрали. В пути «пассажиры» осматривали новые поселки на трассе, крупные строительные объекты.

На снимке: начальник управления Зейгэстрой Герой Социалистического Труда А. М. Шохин проводит участников заседания по территории, на которой сооружается Бурейская ГЭС. Слева направо: В. И. Павлов — секретарь Амурского обкома КПСС, К. М. Юдин — член Научного совета АН СССР по проблемам БАМа, академик А. Г. Агапбегян — председатель Научного совета, В. Г. Моисеенко — директор АмурНИИ, доктор геолого-минералогических наук, и А. М. Шохин.

Фото В. Вагнера.

(Окончание. Нач. на 1 стр.).

ко в организации Главбамстрой около 30 тысяч человек. Было сформировано шесть отрядов из 2600 юношей и девушек, которые потом стали ядром многих рабочих коллективов. За это время принято 5,5 тысячи выпускников профтехучилищ, более трех тысяч человек демобилизованных воинов.

Большую помощь оказывают нам и студенческие строительные отряды. За десять лет руками 27 тысяч бойцов выполнены работы на общую сумму около 100 млн. рублей.

Сегодня среди строителей БАМа около 300 человек имеют стаж работы в системе транспортного строительства свыше 25 лет, около двух тысяч — более 15 лет. Званием «Почетный транспортный строитель» отмечены 142 работника, 30 тысяч человек награждены медалью «За строительство БАМа» и другими правительственными наградами.

Десятки заводов страны досрочно выполнили заказы стройки.

Много сделал для бесперебойного снабжения рельсами коллектив Новокузнецкого металлургического комбината, шпалами — Тайшетский и Ушумунский шпалопропиточный завод, цемен-



НА РУБЕЖЕ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ЭТАПА

том — Теплоозерский завод, кирпичом — Благовещенский завод стройматериалов, трубами для внутренних и наружных сетей — заводы Челябинский трубный и «Амурсталь».

Для решения возникающих в столь экстремальных условиях научно-технических проблем и практических задач Государственный комитет СССР по науке и технике и Академия наук СССР разработали координационный план научно-исследовательских работ по проблемам Байкало-Амурской магистрали и освоения зоны БАМа. При Президиуме АН СССР создан Научный совет для координации этих работ. Многие научные подразделения АН СССР внесли свой вклад в сооружение БАМа.

Институт экономики и организации промышленного производства СО АН СССР разработал систему «БАМ-контроль», которая позволяет с помощью ЭВМ анализировать ход строительства магистрали и оперативно оценивать потребность в ресурсах по участкам трассы.

Сибирский энергетический институт СО АН СССР решил вопросы оптимизации конструкций и режимов эксплуатации инженерных коммуникаций и сооружений на железнодорожной магистрали, а также выбора мест для нефтеналивных и нефтедобывающих баз и объектов нефтепереработки.

Институт земной коры СО АН СССР изучил сейсмические и геологические условия района строительства БАМа. Им выполнены работы по детальному сейсмическому районированию наиболее сложных участков трассы, даны оценки сейсмичности зон расположения ответственных сооружений — тоннелей, мостов, станционных поселков, земляного полотна.

На первом этапе строительства научные организации сосредоточивали свое внимание на вопросах проектирования трассы и сооружений, тем самым оказывая конкретную помощь проектным организациям.

Вместе с тем, как показала практика, исследований в области совершенствования строительного производства было явно недостаточно. Например, по использованию местных строительных материалов, индустриализации строительства, экономии сырьевых, материально-технических и топливно-энергетических ресурсов, а также по повышению производительности труда, уменьшению трудоемкости строительных работ.

Темпы сооружения мостов в начальный период были явно недостаточны, мостостроители сдерживали укладку главного пути. Ученые совместно с практиками разработали и внедрили полносборные мосты на столбчатых опорах, которые устанавливаются в предварительно пробуренные скважины диаметром 1 м на глубину 8—15 м. Это позволило сократить сроки строительства в 2 раза, полностью исключить применение ручного труда, повысить производительность в 2—3 раза, снизить материалоемкость в 3—4 раза, исключить из технологии разработку котлованов. Таким методом построено на БАМе 1200 мостов. Стоимость строительства промышленных зданий и сооружений в зоне БАМа, возведенных на столбчатых буронасосных фундаментах, снижается до 40 процентов.

За годы строительства было создано (по опытно-экспериментальным разработкам) 42 образца конструкций и механизмов, прошедших испытания в условиях БАМа. Двадцать из них внедрены в производство.

Широкое применение на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали нашли новые машины и технологическое оборудование, сконструированные и изготовленные специально для условий этой территории, которые и в дальнейшем найдут применение на стройках БАМа.

Обеспечение надежной электроэнергией и теплом строителей и объектов магистрали потребовало доставки в самые отдаленные уголки трассы мощных газотурбинных электростанций, что было крайне затруднено из-за больших их габаритов и веса. Поэтому Ленинградское производственное объединение «Звезда» специально для БАМа разработало вариант передвижной дизельной электростанции.

Организации Министерства энергетики и электрификации СССР с первых дней строительства БАМа начали возводить вдоль трассы ЛЭП-220, с приходом которой в принципе была решена проблема устойчивого энергоснабжения объектов магистрали.

Институтами Минэнерго и Минтрансстрой совместно со строителями проработана схема подключения всех базовых поселков к ЛЭП-220 с использованием специальных трансформаторных подстанций блочного исполнения.

На БАМе удалось значительно лучше, чем на других транспортных строй-

ках, решить сложный комплекс социальных проблем, связанных с формированием многотысячного коллектива из людей, приехавших со всех концов страны. Его становлению в значительной степени помог быстрый разворот работ по созданию нормальных жилищно-бытовых условий.

Магистраль явилась полигоном испытания новых технических систем, методов ведения строительства и организации труда. Бригадный подряд стал ведущей формой организации и оплаты труда. Если в 1975 г. удельный вес работ, выполняемых этим методом, составил 3 процента, то в 1984 г. — примерно половину. Это самый высокий показатель среди транспортных строек министерства.

Выполнению задач, стоящих перед строителями БАМа, способствовало широко развернувшееся на стройке социалистическое соревнование. Инициатором выступил Главбамстрой совместно с дорпрофсоюзом транспортных строителей и штабом ЦК ВЛКСМ на БАМе.

Заслуживает внимания соревнование, получившее название целевого. Напримечательнее — за право укладки «серебряного» звена на очередной станции, где приняли участие строители, механизаторы, мостовики, монтеры пути, строители водопропускных труб, работники сферы обслуживания, отделений временной эксплуатации. Оно было настолько эффективным, что позволяло на несколько месяцев раньше установленного срока завершать строительство отдельных участков дороги. Особенно на линии Тынды — Беркаит, участках Тынды — Чара, Усть-Кут — Кузнецк, Нижнеангарск — Таксимо, Чара — Таксимо.

Целевое соревнование пользуется авторитетом у строителей, потому что оно дает возможность поставить конкретную цель перед каждым коллективом и человеком, наглядно показать преемственность и недостатки участников соревнования, оперативно подвести его итоги, поощрить победителей. Самой авторитетной наградой за труд по единому мнению строителей являлся диплом почетного пассажира первого поезда на построенном участке.

В поддержку инициативы бригад монтеров пути И. Н. Варшавского, А. В. Бондаря и коллективов ряда строительных подразделений о досрочном открытии сквозного движения поездов по БАМу к 7 ноября 1984 г. на стройке были разработаны условия социалистического соревнования, которое сыграло решающую роль в выполнении укладки главного пути магистрали на всем ее протяжении.

г. ТЫНДА.

ШЕФЫ — БАМУ

АЛМА-АТА

Десятки строительных и промышленных предприятий Казахской ССР участвуют в движении под девизом: заказы для БАМа — досрочно, с высоким качеством и повышенной надежностью. Посланцы Казахстана, как и других республик страны, трудились на сооружении магистрали — участвовали в укладке пути на Бурятском участке БАМа, в строительстве Байкальского тоннеля, в возведении станций и населенных пунктов. Поселок Чара в Читинской области — тоже дело рук шефов — строителей из Казахской ССР.

А. АХМЕТОВ,
доктор исторических наук.

СВЕРДЛОВСК

Свой вклад в строительство магистрали вносит Уральский индустриальный центр. Урал поставляет рельсы, мостовые конструкции, машины, механизмы, вагоны, сборные дома, кирпич, железобетон, арматуру. Заказы бамовцев выполняют рабочие коллективы Уралмашзавода, Уралвагонзавода, Нижне-Тагильского металлургического комбината, Уралэлектротяжмаша, Уральского автомобильного завода и многие другие предприятия. Основные строительные — монтажные поезда с Урала трудятся на Центральном участке БАМа, возводят рабочие поселки Кувикта, Хорогочи и другие. Шефство осуществляют коллективы железных дорог Урала, театральные и другие творческие организации, медицинские учреждения, отделения общества «Знание».

А. БАКУНИН,
доктор исторических наук.

НОВЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПОЯС СТРАНЫ

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

на востоке — Комсомольск-на-Амуре и его спутники — Солнечный и Амурск. Вся остальная зона почти не была заселена. Если исключить Усть-Кут и Комсомольск, то в ней проживало, причем, рассредоточенно, всего 300 тысяч человек. Поэтому здесь не было ни линий электропередачи, ни других инженерных коммуникаций, ни автомобильных дорог, ни оборудованных аэропортов. Большая часть БАМа проходит в зоне вечной мерзлоты, среднегодовые температуры там ниже нуля.

Естественно, что освоение этого района требует серьезной научной, проектной и инженерной подготовки, тем более, что природные ресурсы высококонцентрированы, месторождения очень своеобразны, для их освоения требуются новые технологии, мощная техника.

Поэтому одиннадцатая пятилетка с точки зрения хозяйственного освоения зоны БАМа — во многом «задельная»: детально разведываются различные месторождения топлива и минерального сырья; строятся дороги, верхние и нижние склады, необходимые для создания лесного комплекса на западе, востоке и в центре зоны; проводится большая проектная и технологическая подготовка к освоению отдельных месторождений.

Для иллюстрации этого положения давайте рассмотрим, к примеру, проблемы освоения Удаканского месторождения. Его масштабы таковы, что повышение коэффициента извлечения меди хотя бы на один процент равнозначно вводу в ином районе целого рудника. Поэтому надо «сражаться» и за десятые доли. Руды здесь разные по качеству. Разработана технология обогащения не только преобладающего типа руды, хорошо обогащаемой, но и других видов, занимающих меньший удельный вес. В Удакане очень низкие температуры — столбик термометра опускается до минус 50 градусов. При таких температурах (а они могут держаться неделями) возникает явление инверсии: холодный воздух «запирает» теплый, не дает ему подняться, и если дымит труба, то дым не уходит, а стелется по земле. Поэтому для поселка выбрано место на достаточно высоком холме. Здесь нецелесообразно строить котельную на угле, загрязняющую атмосферу, а предлагается создать электробойлерную котельную. Само месторождение по своему геологическому строению весьма сложное. Рудное тело лежит в виде перевернутого блюда под горой, выходя на поверхность ее на бортах. Эту гору нужно взрывом расколоть так, чтобы обнажилась чаша, откуда уже открытым способом добывать руду. Вопросы, связанные с освоением месторождения, настолько сложны и серьезны, что завершение проектных работ по этому месторождению предусмотрено в Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года.

Не менее сложные проблемы возникают при освоении Селенгинского месторождения апатитов в Южной Якутии (чтобы извлечь фосфор из этих руд и наладить производство удобрений, нужен специальный технологический процесс). Непского месторождения калийных солей на севере Иркутской области, Таежнинского месторождения комплексных железных руд (также нужна особая технология) в Южной Якутии и других.

В одиннадцатой пятилетке создаются крупные объекты — первенцы хозяйственного освоения зоны БАМа. Это прежде всего Нерюнгринский разрез в Южной Якутии мощностью 13 миллионов тонн добычи угля (самое крупное в стране), обогатительная фабрика, электростанция, которая будет работать на промпродукте, полученном как отход при обогащении коксующихся углей. Разрез уже в течение нескольких лет дает высококачественный уголь; с завершением строительства обогатительной фабрики в конце пятилетки он выйдет на проектную мощность. В целом Южно-Якутский бассейн содержит десятки миллионов тонн высококачественных каменных углей, в том числе и широкую гамму коксующихся сортов, и там могут быть построены (ведется проектирование) новые угольные предприятия.

Важное значение для освоения зоны БАМа имело завершение строительства Зейской ГЭС, которая уже выведена на проектную мощность (около 1300 тыс. кВт). Сооружение еще более крупной

Бурейской ГЭС (2 млн. кВт) на восточном участке также позволит улучшить энергоснабжение новых объектов. От этих гидроэлектростанций протянутся несколько линий электропередачи напряжением 500 кВ. Мощная ЛЭП сооружается и вдоль трассы БАМа. А в перспективе — строительство мощной Мокской ГЭС, Селемджинской ГЭС и других.

Перед научными учреждениями, плановыми органами стоит очень важная проблема — определить стратегию крупномасштабного освоения, рассчитанную на долговременную перспективу (до 2000 г. и далее). Научный совет АН СССР по проблемам БАМа подготовил научные основы комплексной целевой программы хозяйственного освоения зоны БАМа. В Госплане СССР завершается работа над этой программой. Речь идет о том, чтобы превратить зону БАМа в новый индустриальный пояс страны путем создания взаимосвязанной цепочки территориально-производственных комплексов и крупных промышленных узлов.

Определена очередность освоения зоны с учетом создания развитой инфраструктуры, комфортных условий жизни, мероприятий по охране окружающей среды. Но эффективность освоения тем выше, чем больше ресурсов одновременно вовлекается в хозяйственный оборот. Поэтому при определении очередности освоения руководствуются прежде всего народнохозяйственной эффективностью. Задача заключается в том, чтобы с наименьшими затратами получить первоначальный эффект, который даст возможность сделать новый шаг вперед.

В числе первоочередных объектов — лесопромышленный комплекс. В восточных районах лесозаготовки расширяются для поставок круглого леса, лесопромышленной, технологической щепы в Японию и, конечно, для нужд нашей страны. Растет объем заготовок на западном крыле — в Верхнеленском районе Иркутской области, откуда лес идет на Братский лесопромышленный комплекс — самый крупный в стране.

Исключительно перспективы развития и северных районов Иркутской области, примыкающих к БАМу. Со временем на Киренск и Неп будет, по нашему мнению, протянута железная дорога и тогда в сельскохозяйственный оборот будут вовлечены лучшие киренские леса, неспеские калийные соли, нефтяные и газовые богатства Непско-Ботуобинского свода. Новый крупный горнопромышленный район в перспективе будет создан и на севере Бурятии, где имеется Холоднинское полиметаллическое месторождение, сынырьские руды и другие месторождения.

БАМ даст мощный толчок и развитию производительных сил Амурской области, где его протяженность — наибольшая. Наряду с развитием Зейского и Бурейского промузлов крупнейшим транспортным центром станет Тында как столица БАМа, думаю, что здесь получит развитие и обрабатывающая промышленность, разовьется Февральск, начнет складываться Селемджинский промрайон.

Создание нового мощного индустриального пояса на востоке страны — дело не одной пятилетки. Как показывает опыт осуществления крупных целевых программ развития производительных сил в восточных районах, оно может растянуться на несколько десятилетий, но даст огромный эффект. Примеры тому Кузбасс, который дает самый высококачественный и дешевый коксующийся уголь в стране, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс или энергопромышленный комплекс Ангаро-Енисейского региона. Несомненно и высокая народнохозяйственная эффективность освоения природных богатств зоны БАМа.

Байкало-Амурская магистраль становится новой опорной магистралью для хозяйственного освоения северных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока, и, как говорилось, от нее на север протянутся новые меридиональные транспортные пути.

Говоря о многоцелевом характере программы БАМа, нужно принять во внимание и ее роль в развитии внешнеэкономических связей. Дело не только в том, что по магистрали будут перевозиться внешнеторговые грузы: осваиваемые природные ресурсы могут стать объектами крупных внешнеэкономических соглашений.

(Окончание на 7 стр.)

Когда завершалась работа на перегоне Таксимо — Витим, когда твердая решимость парней из бригад Н. Новолодского, Ю. Неверова, Ю. Янаускаса, С. Стонкуса гарантировала укладку последних кубов бетона в опоры мостов перед Витимом к 15 июня — в эти дни буровые станки 53 мостоотряда треста «Мостострой-9» продолжали наступление на мерзлые глубины Забайкалья.

На буровых понимали, что монтажникам за Витимом передыш-

мостях 814 и 823 километров. Буровики, возглавляемые С. Юдиным и М. Коптевым, 17 июня отдали мосты на 811, 812, 815 километрах монтажникам, которые к тому времени закончили работы перед Витимом.

И вновь в центре внимания были бригады Новолодского, Янаускаса, Неверова и Стонкуса. На перегоне Таксимо — Витим от них потребовался максимум собранности и энергии, чтобы выполнить данное всей стройке обещание — 15 июня зажечь на

нявского, В. Карамана. Поставка арматуры, пиломатериалов, цемента и инертных добавок для бетонного завода должна проходить без срывов, бригаде ремонтников необходимо свое рабочее время распределять так, чтобы его хватило на поддержание работоспособности техники. Мнение прорабов И. Гейзлера, Е. Шадуурского и Н. Кириши сводилось к тому, что люди на последнем бамовском перегоне готовы сделать все, только бы не остановить продвижение

Незабываемый перегон

ки не будет — на раскату времени не оставалось. В те дни бригады С. Юдина, М. Коптева, И. Ермакова, Е. Леонова в считанные дни решили судьбу престижа всего коллектива. Успех гарантировался возросшим стремлением каждого на своем рабочем месте организовать работу так, чтобы не допустить малейшей заминки.

Машинисты буровых станков Н. Шапкин, Н. Шнырев, И. Плешанков исключили потери времени на ликвидацию возникающих неисправностей — на их устранение наваливались всем звеном. В эти горячие дни настоящими мастерами зарекомендовали себя крановщик А. Гарипов, сварщик С. Шнырев, монтажник В. Россов, дизелист С. Никифоров. Под стать им работали и наши трассовые повара.

Правильная расстановка людей, четкое распределение их рабочего времени, реальный учет возможностей каждого — все это позволило бригадам И. Ермакова и Е. Леонова своевременно обеспечить фронт работ мостоотряды № 97 и № 52 на

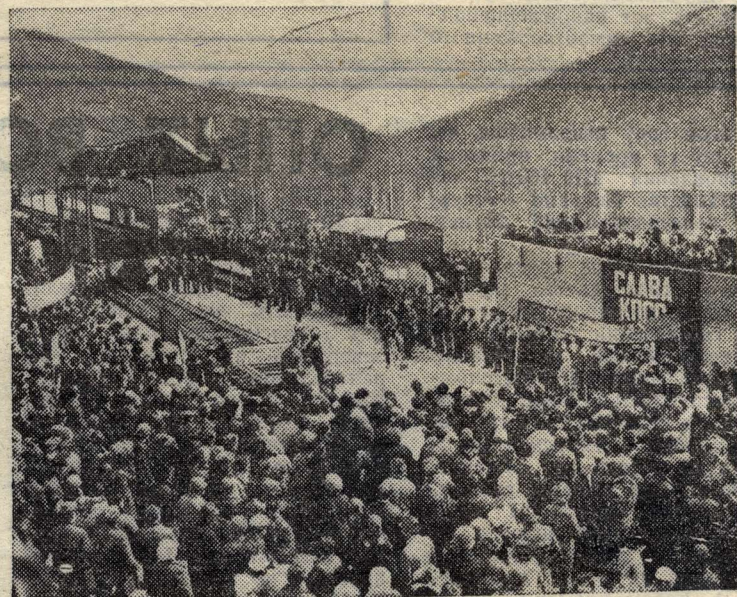
своих мостах «зеленый» свет укладчику к легендарной Угрюмке. Многим пришлось отработать без отдыха по две пятнадцатидневки. Но оказалось, что больше чем люди в отделе нуждалась техника. Буровые станки, «Магирусы», краны и бензовозы в мостоотряде с 1975 года; машинам и механизмам была нужна профилактика. Но как быть со сроками? Бригада монтеров пути Александра Бондаря подходила к Витиму и готова была идти дальше. Значит только вперед.

26 июня вопрос сооружения мостов становится предметом детального обсуждения на совместном выездном заседании партийного бюро и руководства мостоотряда. В нем участвовали все линейные командиры. Главный инженер мостоотряда Г. Бегиджанов, оценивая обстановку, отметил, что людям нужен отдых, технике — ремонт. Все это делать надо, но не в ущерб срокам, которые за последнее время менялись трижды и всегда в сторону сокращения. Короткими были выступления начальников участков Ф. Гадиева, С. Чер-

путьеукладчика. Да, эти три моста в планах 53-го мостоотряда были последними на БАМе. Так неужели же коллектив, три года успешно работавший на укладке, коллектив, который пять кварталов подряд признавался призером Минтрансстроя, станция виновником задержки досрочной укладки «золотого» звена? «Такого не должно быть!» — мнение всех участников выездного заседания партбюро. Монтажников, бетонщиков, механизаторов не пришлось агитировать. Мосты — в срок! Это стало единым стремлением во всех бригадах. Рабочее слово тут же подкреплялось конкретными делами.

Одновременно 7 июля бригады Н. Новолодского, Ю. Янаускаса и С. Стонкуса сдали под укладку мосты на 811 и 812 километрах, а 15 июля был дан «зеленый» бригадой Ю. Неверова на мосту 815 километра. Рабочий характер мостовиков одержал победу над временем, помог и на этот раз превзойти самих себя.

А. СЛАСТНОЙ,
секретарь парт-
организации мостоотряда № 53.



Укладка «серебряного» звена у Хави, на границе Амурской и Читинской областей.

Фото А. Пьянова.

Политбюро ЦК КПСС предложило руководителям соответствующих министерств и ведомств принять меры к своевременному вводу в эксплуатацию пусковых объектов Байкало-Амурской магистрали, добиться ритмичной поставки на стройку техники, оборудования, конструкций и материалов, строго выполнения плана возведения жилых домов и объектов культурно-бытового назначения. Подчеркнута необходимость ускорения темпа освоения природных ресурсов, расположенных в зоне БАМа, развития здесь новых отраслей производства, расширения сети и улучшения состояния автомобильных дорог, создания вспомогательных служб, обеспечивающих нормальную работу магистрали.

БАМ-84 ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК, СВЕРШЕНИЯ

500 км по вечной мерзлоте...
Строительство координируют ученые.
БАМ — всенародное дело
Четверо из белорусского отряда

Бурятский участок: ЕСТЬ «ЗОЛОТОЕ» ЗВЕНО!

Участок БАМа, возводимый трестом «Нижнеарктранстрой», проходит по Северу Бурятии, в границах — от начала Байкальского тоннеля до реки Витим. Его строительная длина составляет 529,2 километра.

Почти через всю территорию участка простираются мощные горные цепи Байкальского и Муйского хребтов, разделяемых межгорными котловинами. Местность совершенно не обжитая. Сложные гидрогеологические и природно-климатические условия. Сейсмичность районов 9—10 баллов. Вешая мерзлота и частично погребенные льды, наледы и лавиноопасные участки. Толщина снежного покрова во многих местах достигает 3—3,5 метра.

Всего на участке предстояло построить 601 искусственных сооружения, в том числе 6 тоннелей общей длиной 27,16 километра, на пересечениях крупных водотоков — 14 больших металлических мостов с пролетами от 33 до 110 метров. Кроме того, для защиты железнодорожного пути и контактной сети от снежных лавин нужно было смонтировать 12 железобетонных противолавинных галерей.

Строительство Бурятского участка БАМа началось во втором полугодии 1974 года. Сейчас здесь работает более 30 тысяч человек.

Ведут работы шестские организации страны. Ленинградцы строят г. Северобайкальск, поселки Литвы — жилой поселок станции Уоян, на стройплощадках станции Муякан трудятся белорусы, на строительстве жилого поселка Кичера работают эстонцы, а на станции Таксимо — латыши.

В нынешнем году строители Бурятского участка БАМа одержали трудовую победу — завершена укладка главного железнодорожного пути на всем 529-километровом участке. Десять лет напряженнейшего, поистине самоотверженного

труда транспортных строителей Бурятии на малообжитой таежной трассе увеличились укладкой «золотого» звена на берегу Витима.

Колоссальный объем работ выполнен за эти годы коллективом треста «Нижнеарктранстрой» и его субподрядными организациями. Вдоль трассы возведены 11 рабочих поселков, растет и хорошеет с каждым годом город Северобайкальск, прорублено 2036 километров просек под автотрассу, построено более 870 искусственных сооружений, в том числе 366-метровый мост через реку Верхняя Ангара и более чем полукругометровый совмещенный мост через реку Витим, переработано при отсыпке земляного полотна более 80 миллионов кубометров грунта, протянута ЛЭП-110, несущая нам жизненно важную энергию Усть-Илимской ГЭС, введено в эксплуатацию 360 тысяч квадратных метров жилых площадей, из них около 80 тысяч в капитальном исполнении.

Строители возвели 4 порта на озере Байкал, 3 взлетно-посадочных полосы, нефтебазу мощностью 28 тыс. м³ в Северобайкальске, комбинат промышленности предприятий по деревообработке и лесопилению, 3 притрассовых цеховых завода, 2 песчаных карьера, завод по ремонту «Магиров», ремонтно-механическое предприятие по ремонту горной техники, 3 автобазы, асфальтобетонный завод и другие объекты производственного и вспомогательного назначения.

Завершены работы по сооружению двухпутного электрифицированного двадцатисекционного железнодорожного обхода Северомуйского тоннеля.

Транспортные строители широко используют научно-технические новшества в практике, установив тесные творческие связи с научными и проектными организациями. Примеров тому множество. Так, совмест-

ные разработки «Ленгипротрансмост» и СО СКВБ «Главбамстрой», связанные с заменой защиты гидронизации асбоцементными листами вместо кирпичной кладки, позволили за два года сэкономить 350 тысяч штук кирпича, 1100 тонн цемента, 200 тонн металла и т. п. В результате сотрудничества с институтами СибНИИС и «Ленгипротрансмост» разработаны и построены 12 водопропускных труб на фундаментах типа плита-экран, позволившие исключить трудоемкие операции по устройству свайно-

го поля в высокотемпературных вечноммерзлых грунтах. Экономический эффект составил около 0,5 млн. рублей.

Бурение скважин большого диаметра в вечноммерзлых и вязких грунтах универсальным станком БАМ-500 позволило возводить объекты на длинном мерном свале и ускорить сроки строительства. В Северобайкальске этим методом выполнены трудоемкие работы по устройству фундаментов для локомотивно-вагонного депо, центральной котельной, большого комплекса и других объектов.

Итоги работы нынешнего года и прошлых лет показывают, что строителям Бурятского участка БАМа по плечу задачи, которые предстоит решить на завершающем этапе строительства магистрали.

Ф. ХОДАКОВСКИЙ, управляющий трестом «Нижнеарктранстрой».

г. СЕВЕРБАЙКАЛЬСК.



17 апреля 1984 г. военные строители уложили «золотое» звено в главный железнодорожный путь Восточного участка БАМа.

Фото В. Вагнера.

Строители-первопроходцы

Судьбы М. Железовского, Л. Плащинского, Р. Маленко, Г. И. Васильева слились с судьбами многих тысяч бамовцев, приобщившихся к стройке века в семидесятые годы...

Свою бамовскую карьеру в Золотинке бывший старший мастер ремонтно-строительного управления на Могилевские Михаил Железовский начал плотником. Было это в 1975 году. Уже на втором месяце работы в СМП-578 управления строительства «Бамстройпуть» заметили опытного, трудолюбивого специалиста, назначили его мастером. И здесь Железовский оказался на высоте. В 78-м Михаил Степанович назначили прорабом.

Заканчивалось строительство Золотинки. Перед каждым бойцом отряда встал вопрос: возвращаться ли в Белоруссию или еще потрудиться на БАМе? Ехать в Кичеру решились са-



пользование в перспективе вредных притрассовых автотрасс, развитие энергетической базы, особенно на восточном участке, привлечение и закрепление кадров, научная подготовка на освоении Улановского месторождения меди, строительство железной дороги Беркант — Томмот — Якутск и ряд других. Серьезный вклад совета — разработка экономико-математической модели «БАМ-контроль», позволяющей оператив-

технических задач с учетом специфических особенностей различных природно-климатических районов создана группа оперативного контроля Госстроя РСФСР, размещенная в г. Тынды.

Свой вклад в выработку градостроительной концепции в зоне БАМа внесли архитекторы Москвы, Ленинграда, всех союзных республик, автономных республик, краев и областей РСФСР. Каждый город и

мне сильные и мужественные. Железовский стал прорабом участка СМП-608 треста «Нижнеарктранстрой». Маленко, Плащинский и Васильев плотничали в поселке поезда. Неизвестно, как сложилась бы дальнейшая их судьба, если бы в конце 79-го не началась подготовка к высадке десанта в Таксимо в составе образованного для этого СМП-670.

Первопроходцам Муйской долины было нелегко: до Северобайкальска — 445 километров притрассовой автотрассы третьей-пятой категории. Что такое начинать в тайге с «нуля» при 45-градусных морозах — знают многие бамовцы. Но люди выстояли. Железовского назначили заместителем начальника поезда по производству, Маленко — мастером, Плащинского — бригадиром столяров. Признанным мастером своего дела слышет Васильев: у него пятый разряд плотника — бетонщика. Все они пользуются в коллективе заслуженным авторитетом.

Железовский вместе с женой уезжает в Иркутском институте инженеров железнодорожного транспорта. Михаил Степанович недавно вступил в ряды КПСС. Не оплошал коммунист поезда, оказав ему высокое доверие. Во время строительства перетона Таксимо — Витим Железовский всегда на горячих точках трассы. Так было на 763 километре, когда из-за отсутствия деталей трубы моста, казалось, укладка надолго остановится. Было принято решение: прогалы насыпи земляного полотна соединить мостовым перекрытием, а временные опоры собрать из бруса. Путевый надзор Александра Бондаря без задержки миновал «барьерное» место. Так было и на подступах к Витиму при монтаже трех металлофитированных труб вместо дорожных мостов.

Доброе имя бойца Белорусского строительного отряда крепит и Леонид Плащинский. — Помаленьку «грязем» дерево, — говорит он о своей работе.

О бамовских мастерах столетнего дела можно рассказывать бесконечно. Просто диву даешься, как они умудряются на простейшем оборудовании выполнять фигурную отделку по доске, наладить выпуск дверей, оконных рам, плинтусов. Тут мало «чувствовать» дерево — важно еще уметь заточить и подогнать ножки. Этому бывшему слесарю — ремонтнику Минского автозавода Плащинского учить не надо...

Как и многие бамовцы, при открытии сквозного движения Лена — Восточная — Комсомольск-на-Амуре четверо строителей Золотинки, Кичеры и Таксимо станут пассажирами этого поезда. И, наверное, по новому будут смотреть они из окон вагона на поселки, в строительство которых вложили свое мастерство.

В. ЮДИН.

На снимке: 2 июня 1974 г. Поселок Магистральный. Прием на работу первых строителей.

Фото А. Пянова.

Научная подготовка к хозяйственному освоению

по анализировать зависимость сроков строительства магистрали и отдельных ее участков от выделяемых капитальных вложений и подготавливать соответствующие рекомендации.

В рамках научной программы освоения зоны БАМа ряд работ выполняли научно-исследовательские организации. Например, какими будут города и поселки на БАМе? Большую работу в этом направлении ведут проектные институты Госстроя РСФСР. Они разрабатывают генеральные планы, проекты, планировки и застройки городов и поселков на магистрали, зданий вокзалов, жилых домов и других объектов гражданского назначения. Координирует работу институт созданная в Госстрое РСФСР служба главного архитектора БАМа. Для контроля за комплексностью застройки, качеством жилищно-гражданского строительства, правильностью решения архитектурно-планировочных и инженерно-

рабочий поселок имеют свое неповторимое лицо. За проектирование и строительство поселка в Иркутской области шедшим строителям из Грузинской ССР присуждена премия Совета Министров СССР. Проект вокзала в Тынде отмечен премией на Международном конкурсе архитектуры в г. Софии.

Большую работу проводит ленинградское отделение института Гидропроект, подгот. выше доклад «Перспективы развития гидроэнергетики зоны БАМа», на основе которого разрабатан план размещения электростанций. Будущее развитие лесозаготовительной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности обосновано ВНИПИЭН.леспром с участием института Гипролес-транс, Гипробум, Гипродрев, Гипролеспром и Гипродревпром. Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР разработаны «Предложения по формированию науч-

исследовательских и тематических работ в районе Байкало-Амурской магистрали (Совет КНИР БАМ) при Всесоюзном ордена Ленина научно-исследовательском геологическом институте Министерства геологии СССР. В текущей пятилетке КНИР БАМ завершает комплексное геологическое изучение региона.

Научный совет АН СССР по проблемам БАМа охватывает исследованиями практически все проблемы, возникающие в ходе разработки целевой комплексной программы хозяйственного освоения.

Можно выделить несколько этапов ее создания. На первом (1974—1978 гг.) разработаны научные основы целевой комплексной программы хозяйственного освоения зоны. На втором этапе (1978—1981 гг.) намечена система мероприятий и подготовлен проект программы и социально-бытовую подготовку территории зоны, с тем, чтобы

стае годовых и пятилетних народнохозяйственных планов утверждать основные показатели экономического и социального развития, а также разработать проект целевой комплексной программы на конечный период достижения цели с выделением периода до 2000 г. Для координации деятельности научных организаций, министерств и ведомств, отделов Госплана СССР по разработке программы и основных показателей экономического и социального развития зоны БАМа в Госплане СССР образован Координационный совет под руководством первого заместителя председателя Госплана СССР.

Процесс хозяйственного освоения рассчитан на продолжительное время, в пределах которого однанадцатая и двенадцатая пятилетки во многом будут носить заделный характер. В этот период предстоит закончить производственную и социально-бытовую подготовку территории зоны, с тем, чтобы

завершить сооружение базисных объектов производственной инфраструктуры и транспорта и обеспечить доступность освоения важнейших источников сырья. Значительные производственные капиталы вложены в такие отрасли, как ирригационный транспорт, ремонтное машиностроение, энергетика, строительная индустрия, промышленность строительных материалов и отрасли агропромышленного комплекса. Тогда будут созданы условия для интенсивного развития в последующем периоде отраслей общесоюзной специализации.

По предварительным оценкам, население зоны БАМа увеличится в рассматриваемом периоде на 37 процентов. Для привлечения и закрепления населения программа предусматривает комплекс мероприятий, в том числе развитие социальной инфраструктуры. Намечаемые в программе масштабы развития социальной базы будут существенно выше, чем в одиннадцатой пятилетке. Больше всего учреждений социаль- ной инфраструктуры в пятилетке будет построено в Южно-Якутском, Верхнеилемском, Тындинском, Северобайкальском и Комсомольском (без г. Комсомольска) территориально-производственных комплексах. В целом на развитие непроизводственной сферы предполагается в рассматриваемом периоде 28 процентов общих капитальных вложений на освоение зоны.

А. КИМ, научный секретарь Научного совета АН СССР по проблемам БАМа, кандидат экономических наук.

Н. СИНГУР, научный секретарь Координационного совета Госплана СССР по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМа.

ОПЫТ ВСЕНАРОДНОЙ СТРОЙКИ

В этом году исполнилось десять лет со времени принятия постановления ЦК КПСС «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Минувшие годы подтверждают, что строительство магистрали стало всенародным делом. В ее сооружении приняли участие все союзные республики, все края, области и автономные республики страны. Много тысячелетний коллектив строителей Байкало-Амурской магистрали за десять лет осуществил огромные объемы работ. Перемещены миллионы тонн породы, сооружено полотно и построена железнодорожная магистраль на всем протяжении. В скором времени будет открыто и сквозное движение поездов по всему БАМу. Это знаменательное событие произойдет накануне 67-й годовщи-

ны Великой Октябрьской социалистической революции.

Конечно, впереди еще много работы: надо пробить тоннели, оборудовать их, проложить в них железнодорожные пути, завершить их прокладку на центральном участке, обустроить всю новую дорогу, обеспечить хозяйственное освоение ее обширной зоны. Но основное уже сделано. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль действует, перевозит народнохозяйственные грузы, пассажиров. Мне довелось проехать по западному участку БАМа от Усть-Кута до Северобайкальска и обратно. Новая железная дорога проходит по красивой местности, пересекает бурные северные реки: Лену,

Иркуту, Кутерму, Тую, Улан, пронизывает Байкальский хребет.

Все эти годы ученые-историки Сибирского отделения и Дальневосточного научного центра АН СССР шли, что называется, по горячим следам строителей — они совершили экспедиции, работали над первичными документами, вели записи бесед со строителями, руководителями стройки, накапливали материалы по истории строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Настало время для создания фундаментального коллективного труда по истории строительства БАМа. Для этой цели необходимо было объединить

все силы работающих по этой проблеме историков научно-исследовательских институтов СО АН СССР, Дальневосточного научного центра, высших учебных заведений Сибири, научных учреждений союзных республик, а также — партийных работников, руководителей стройки, журналистов, писателей. Институт истории, филологии и философии СО АН СССР, Бурятский институт общественных наук Бурятского филиала СО АН СССР, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного научного центра, Институт истории СО АН СССР, Иркутский государственный университет имени А. А. Жданова выступи-

ли с инициативой созыва Всесоюзной научной конференции по истории строительства Байкало-Амурской магистрали. Инициатива ученых была одобрена и поддержана Бурятским обкомом КПСС, другими сибирскими обкомами партии, Северобайкальским горкомом КПСС, Президиумом СО АН СССР, Научным советом АН СССР по проблемам БАМа. Большую работу по подготовке конференции провел оргкомитет во главе с членом — корреспондентом АН СССР А. П. Деревянко.

Всесоюзная научная конференция по истории строительства Байкало-Амурской магистрали состоялась в городе Северобайкальске 20—22 июня

1984 года. Она была посвящена 10-летию постановления ЦК КПСС о БАМе. Участники конференции за два дня работы заслушали и обсудили 35 докладов по всем основным вопросам истории строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, выступили с лекциями и докладами в трудовых коллективах строителей и железнодорожников.

В рекомендациях конференции отмечена необходимость объединения всех научных сил, занятых изучением истории строительства Байкало-Амурской магистрали, и систематического изучения темы для того, чтобы в ближайшие 5—6 лет создать коллективный фундаментальный труд «История строительства Байкало-Амурской магистрали». В целях координации этих научных исследований рекомендовано создать

комиссию историков в составе Научного совета АН СССР по проблемам БАМа. Научная история БАМа, документально достоверная по содержанию и популярная по форме, должна достойно освещать героический труд наших современников. При ее создании будут учтены решения XXVI съезда КПСС и Пленумов ЦК КПСС о важности и необходимости научной разработки проблем развитого социализма, изучения руководящей роли КПСС, ведущей роли советского рабочего класса. Очень важно показать всенародный характер стройки, где практически рождалась исторически сложная проблема, нававшаяся в прошлом веке и завершающаяся в наши дни.

Изучение и обобщение исторического опыта формирования многонационального коллектива, взаимодействия строителей и



ученых по сооружению железнодорожной магистрали в сложных природно-климатических условиях и хозяйственному освоению зоны БАМа имеет большое научное, теоретическое и практическое значение. Этот опыт представляет интерес как для нас, так и для будущих поколений.

И. КОМОГОРЦЕВ, доктор исторических наук, профессор.

г. НОВОСИБИРСК.

На снимке: Александр Толубинский и Касим Пукинский — монтажники из бригады лауреата премии Ленинского комсомола Юрия Бочарова из СМП-697 управления строительства «Бамстройпуть». На счету молодых строителей десятки возведенных труб.

Фото А. Пянова.



БАМ-84

ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК, СВЕРШЕНИЯ

◆ Новые промышленные узлы БАМа
◆ Как повысить эффективность миграции населения

Характерная особенность народнохозяйственного комплекса Амурской области — крайне неравномерное размещение производства, очаговая освоенность значительной части территории. В районах Зейско-Буреинской равнины, простирающейся к югу от Транссиба и составляющей менее трети площади области, проживает почти 70 процентов населения, производится около 60 процентов промышленной и почти 85 процентов сельскохозяйственной продукции. На базе водных ресурсов р. Буреи и богатых угольных залежей Ерконецкого месторождения здесь

Все это создает более благоприятные предпосылки для развития ряда крупных промышленных узлов — и формирования, в будущем территориально-производственных комплексов. ТПК должны здесь создаваться из двух звеньев — северного (бамовского) и южного (транссибовского), что обеспечит их эффективное функционирование на основе взаимодополняющего разделения труда. При этом специализация бамовских звеньев определится в основном добывающими отраслями, а в освоенных районах Транссиба разместятся более трудоемкие обрабатывающие производ-

а также транспортные услуги. Возможно производство фосфорных удобрений. Обнадеживающие оценки геологов позволяют говорить о реальных предпосылках создания в будущем здесь ТПК горно-промышленного профиля (Западно-Амурского). Состав природных ресурсов, особенности транспортной сети и действующая Зейская ГЭС, как объект межрайонного значения, позволяют вести речь о формировании Зейского промузла, производственную специализацию которого, наряду с выработкой электроэнергии, определяют добыча благородных металлов и лесная про-

Курс — на создание ТПК

сформируются два новых крупных энергопромышленных узла общерегионального значения. Однако кардинальные сдвиги в размещении и территориальной организации производительных сил области связаны с пуском в эксплуатацию Байкало-Амурской магистрали.

Во-первых, значение магистрали, обеспечивающей хозяйственную доступность природных ресурсов северных районов, не ограничивается лишь транспортной ролью. Новая дорога замкнет на себя десятки населенных пунктов, промышленных и аграрных предприятий с их производственной и социальной инфраструктурой. Аналогично зоне Транссиба здесь тоже сформируется промышленный пояс.

Во-вторых, экономическое освоение зоны БАМа не есть некий локальный изолированный процесс. Он приведет к диверсификации всего регионального хозяйства и обусловит углубление территориального разделения труда. Уже сложившиеся, но пока ограниченные местные связи «юг-север», «север-юг» по мере интенсификации хозяйственного освоения зоны БАМа будут развиваться не только по линии материально-технического и продовольственного обеспечения, но и по линии основных и обслуживающих производств, строительной и ремонтной баз, на основе единых трудовых, энергетических и прочих балансов.

Прогнозная оценка этих связей показывает, что наиболее существенными они будут с прилегающими районами Транссиба. Относительная близость БАМа и Транссиба на участке Амурской области (в отличие от локализованных районов западного участка) — это и есть то весьма существенное обстоятельство, которое обуславливает необходимость совместного развития данных районов. Зона БАМа располагает значительными запасами лесных ресурсов, цветных и черных металлов, фосфатов, зона Транссиба — топлива и строительных материалов. Важно и то, что сложившиеся на Транссибе промцентры и узлы уже сейчас выступают в качестве опорных и тыловых баз освоения зоны БАМа.

ства, а также объекты стройиндустрии, ремонтной базы.

Однако в методических указаниях Госплана СССР по разработке целевой программы хозяйственного освоения зоны БАМа формирование новых производств в пределах Амурской области предусматривается лишь в районах, непосредственно пересекаемых БАМом. Такое ограничение зоны нового промышленного освоения нельзя признать обоснованным.

С учетом транспортно-географических и ресурсных оценок в зону нового промышленного освоения, по нашему мнению, необходимо включить следующие административные районы области: Тындинский, Сковородинский, Зейский, Магдагачинский, Шимановский, Селемджинский, Мазановский и Свободненский.

В рамках выделенной зоны нового освоения возможно формирование Тындинского и Зейского промузлов и Селемджинского ТПК.

Формирование Тындинского промузла связано с выгодным экономико-географическим положением. Производственную специализацию комплекса составляют добыча благородных металлов, лесозаготовки и первичная переработка древесины,

мышленность. Кроме того, здесь имеются благоприятные условия для формирования относительно крупной топливной базы на Тындинском месторождении бурого угля, а также реальные возможности для обнаружения в Зейской провинции промышленных запасов апатитовых руд комплексного состава.

Производственный профиль Селемджинского ТПК в перспективе будет определять оловодобывающая и лесохимическая отрасли промышленности.

Профилирующим направлением, которое придаст совершенно иной характер структуре ТПК, как и области в целом, может стать производство черных металлов.

Курс на создание названных ТПК в полной мере отвечает бы интересам индустриализации Амурской области и повышения ее роли в Дальневосточном экономическом районе.

В. МЕЖАКОВ,
кандидат экономических наук.

Амурский комплексный научно-исследовательский институт ДВНЦ АН СССР.
г. БЛАГОВЕЩЕНСК.

УПРАВЛЯТЬ ДВИЖЕНИЕМ КАДРОВ

Зона БАМа становится ключевым районом ускоренного развития производительных сил на востоке страны. Сюда направляются крупные инвестиционные и материальные средства для решения экономических и социальных проблем. Успех осуществления программы БАМа на этапе хозяйственного освоения новых территорий во многом будет определяться возможностями обеспечения их потребностей в трудовых ресурсах — основной составляющей производительных сил.

Расчеты показывают, что только треть дополнительной потребности районов центрального участка зоны БАМа в трудовых ресурсах будет обеспечена на месте, а остальных необходимо переселить из других районов страны.

В последнее время население здесь увеличивается сравнительно высокими темпами. Так, за 1975—1983 гг. в целом по зоне среднегодовой темп прироста составил 6,7 процента. При этом в районах, где по существу сделаны только первые шаги в хозяйственном освоении территории (Зейский и Сковородинский) 2/3 прироста населения обеспечивает естественное воспроизводство.

Следует особо подчеркнуть, что в зоне БАМа на ее центральном участке эффективность миграции остается крайне низкой. Для выполнения перспектив хозяйственного освоения территории зоны БАМа требуется увеличить численность рабочей силы в ближайшие 10—15 лет вдвое, а с учетом выбытия строителей, ныне занятых на сооружении железной дороги — втрое.

Решение задачи возможно лишь при условии существенного повышения эффективности миграции населения. В этой связи важно обратить внимание на следующие обстоятельства. Во-первых, в районах зоны БАМа нехватка трудовых ресурсов сочетается с более крупными затратами на создание рабочих мест и объектов социально-бытовой ин-

фраструктуры, что существенно усиливает необходимость проведения активной трудосберегающей политики путем внедрения новейшей высокопроизводительной техники и технологии. Во-вторых, для сокращения потерь труда и усиления стабилизации рабочей силы необходимо, по нашему мнению, повысить значение организованных мер набора и распределения кадров, максимально отказаться от набора самими предприятиями из сферы стихийных мигрантов.

Наряду с этими условиями чрезвычайно важно повысить действенность мер по закреплению населения, прибывающего из других районов страны. Для проведения в жизнь политики выравнивания жизненных условий по районам страны необходимы, по нашему убеждению, более полная оценка существующей дифференциации региональных показателей уровня жизни и разработка нормативов, учитывающих как районные, так и отраслевые различия. При этом правомерно ускорить решение вопроса о сближении районных коэффициентов к заработной плате для большинства отраслей, функционирующих в сравнительно равных природно-климатических условиях.

Основной фактор, сдерживающий прирост населения в районах зоны БАМа, — как об этом свидетельствуют экспертные оценки и социологические обследования — нехватка жилья. Выход здесь один. Чтобы уровень обеспеченности жильем приблизить к среднему показателю в районах европейской части страны, поставляющих трудовые ресурсы на Восток, требуется поднять темпы строительства — задача чрезвычайно сложная, для успешной ее реализации требуется определенная перестройка материально-технической базы стройиндустрии, организационные преобразования строительных ведомств, территориальная перегруппировка капитальных вложений. Как известно, строительство жилья и объектов соцкультбыта тормозится распыленностью средств и строительной базы по многим министерствам и ведомствам. Необходимо сконцентрировать эти средства в руках единого заказчика. Но прежде — перестроить систему финансирования капитального строительства, материально-технического снабжения и т. д.

Для повышения «приживаемости» населения в зоне БАМа существенное значение имеет также ликвидация диспропорций между увеличением платежеспособного спроса и степенью его удовлетворения; такие диспропорции на Дальнем Востоке, особенно во вновь осваиваемых районах, больше, чем в западных районах страны.

Словом, рост численности, формирование и стабилизация трудовых ресурсов в районах зоны БАМа в период хозяйственного освоения территории преимущественно будут определяться темпами и уровнем создания комплекса жизненных условий по месту жительства, заметно компенсирующего неблагоприятность климата и других жизненных факторов по сравнению с районами выхода мигрантов.

М. ЛАВРИНЕНКО,
заместитель директора Амурского комплексного научно-исследовательского института ДВНЦ АН СССР, кандидат экономических наук.
г. БЛАГОВЕЩЕНСК.



Тындинское профессионально-техническое училище — кузница молодых специалистов. Из его стен за последние годы вышли сотни рабочих, пополнявших ряды строителей магистрали.
Фото А. Пянова.

НОВЫЙ ИНДУСТРИ- АЛЬНЫЙ ПОЯС СТРАНЫ

(Окончание. Нач. на 1, 3 стр.).

Все это — прямое воздействие БАМа на развитие производительных сил страны. Вместе с тем нужно учитывать и опосредованное ее влияние на решение наших хозяйственных задач. Во-первых, большое значение имеет опыт формирования коллектива строителей железно-дорожной магистрали. Здесь в небыло короткий срок, за два-три года, был сформирован самый крупный в нашей стране коллектив транспортных строителей, насчитывающий более 100 тыс. человек. Огромную роль при этом сыграли комсомольско-молодежные отряды.

Сооружение БАМа значительно повысило технический и организационный уровень транспортного строительства, позволило укрепить его базу в восточных районах страны. Создание здесь коллективов транспортных строителей, умеющих работать в трудных условиях, позволяет использовать их в других отдаленных районах Сибири.

Исключительно ценен опыт привлече-

ния на БАМ в порядке шефской помощи строителей из различных республик и крупных городов страны. Шефы брали на себя обязательство по строительству станционных поселков «под ключ», обеспечивая сооружение всех коммунаций, жилья, объектов соцкультбыта, вокзала и т. д.

Конечно, как и во всяком крупном деле, в строительстве БАМа и первых объектов хозяйственного освоения ее зоны выявились определенные упущения. Так, несвоевременно были приняты меры по производству необходимой техники. Многие делается уже теперь: испытываются новые, более мощные и эффективные модели КраЗа, не уступающие лучшим зарубежным автомашинам такого назначения, белорусский автозавод приступил к выпуску 180-тонных карьерных самосвалов, на Чебоксарском заводе промышленных тракторов налаживается выпуск мощных бульдозеров и т. д.

А главное — ведь БАМ это восточная ветка будущей Северо-Сибирской трансконтинентальной железной дороги: со временем она пойдет на Запад через

Иркутскую область, Красноярский край (Богучаны, Лесосибирск), Томскую (Белый Яр) и Тюменскую (Нижневартовск, Сургут, Сергино) области — и через Урал в Европейскую часть страны.

Строительная база не включала предприятия по производству легких готовых строительных конструкций и блочно-комплектных устройств, из которых можно было бы легко монтировать котельные, электростанции и другие здания и сооружения. Недостаточна и база сборно-разборного жилищного строительства. Между тем в нашей стране накоплен положительный опыт такого строительства: массовое производство блочно-комплектных устройств налажено в Тюмени, легкие строительные конструкции изготавливаются в Красноярске и т. д.

Наверное, можно назвать и ряд других упущений. Но главное в том, что Байкало-Амурская магистраль сооружается успешно и создает предпосылки для формирования в перспективе нового крупного индустриального пояса нашей страны на Востоке.
г. НОВОСИБИРСК.

Огромный ключ в кольце тубингов у въезда в поселки — своеобразная визитная карточка строителей тоннелей БАМа. Крылатая фраза «тоннели — ключи от БАМа» не преувеличение. Гранитная твердь Байкальского, Северо-Муйского, Кодарского, Станового хребтов — сложная преграда на пути магистрали. Открыть этот «замок» и призваны отряды «БАМтоннельстрой».

Общая протяженность тоннелей — около тридцати километров, меньше сотой части всей дороги, но по трудоемкости — шестая часть стоимости магистрали.

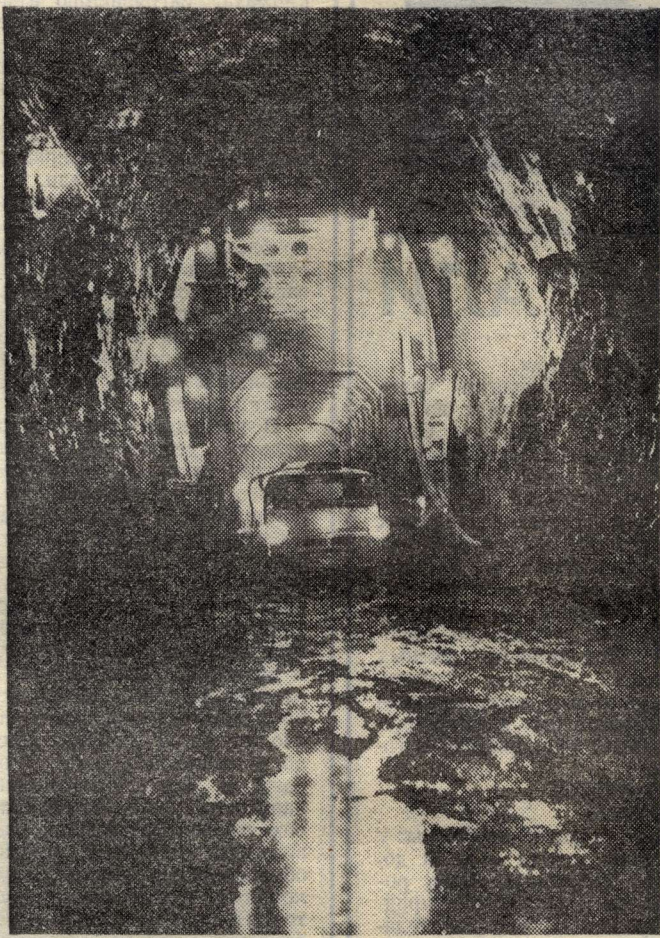
В начале 1974 года в Главтоннельмострое был издан приказ о создании первой организации по строительству тоннелей на БАМе. Так родился отряд № 11. Местом дислокации определили поселок Нижнеангарск Бурятской АССР. И вскоре в Улан-Уде начали прибывать первые добровольцы.

Тоннельщики пришли на трассу значительно раньше строителей. На долгое время они становились лесорубами, плотниками, понемногу обустроивались. И, наверное, самой высокой награды 11-й отряд уже удостоен: ведь это его первый десант на дикий мыс Курды положил начало ныне городу Северобайкальску.

В ту далекую пору они два года расчищали площадки, обустроивались так, чтобы создать все условия для нормальной жизни, укрепления кадров. Поселки тоннелестроителей, их образ жизни, выгодно отличаются от многих таких же временных поселков транспортных строителей БАМа. Тоннельщики построили пионерский лагерь, профилакторий и санаторий на берегу Байкала. Своими силами создали животноводческую ферму и теплицы, спортивные сооружения, зимний бассейн.

Сегодня у тоннельщиков семь поселков на магистрали. Здесь живут и работают девять тысяч человек. В забоях действует современное оборудование, которому могут позавидовать даже метростроители. В проходческих бригадах собраны квалифицированные специалисты с опытом работы строительства метрополитенов Москвы, Ленинграда, Ташкента, Тбилиси, Харькова и Лысогорского тоннеля под Туапсе, ежегодно на треть наращивают объемы строительства без увеличения численности работающих — это лучшая характеристика работы коллектива «Бамтоннельстрой». Сегодня годовой объем работ превышает 80 млн. руб., а выработка на одного работника — 15 тыс. руб.

Дело тысячного коллектива, обслуживающего работы по строительству тоннелей, завершают проходчики. Поэтому с них и спрос особый. Здесь даже признанным мастерам мет-



ТОННЕЛИ

ростоя в начале не хватало накопленного опыта. Слишком щедро тут природа на самые неожиданные сюрпризы: мощные подземные реки, гигантские разломы и трещины, вечная мерзлота и термальные воды, высокая сейсмичность. Часто строители самостоятельно разрабатывали и оперативно решали инженерные и геологические задачи. Непосредственно в забое ответственность за точность и надежность таких решений многократно возрастала, ибо любая ошибка «внизу» связана уже с риском для жизни. Вот почему на БАМе так дороги специалисты, изучившие особенности проходки, сочетающие опыт и смекалку, умеющие быстро принять единственно правильное решение.

На Байкальском тоннеле, где на пути проходчиков было десять разломов, ледяная вода, термальные источники, бригада В. Р. Толстоухова вышла на скорость проходки 75 метров в месяц — это был рекорд страны, первый бамовский рекорд.

Через некоторое время бригада Юрия Бардаченко установила новый рекорд страны по скорости проходки — 138 метров. Специалисты еще раз доказали, что резерв увеличения скорости проходки в изменении, уплотнении процессов бу-

рения, отпалки, зачистки и крепления. Бригада перешла на режим проходки цикла за 18 часов и разработала 90 метров горных пород в месяц. Стометровая проходка — стала практической задачей.

В отрядах тоннельщиков изучался новый опыт, что сказывалось на результатах работы и вспомогательных звеньев, будь то управление комплектацией, автобазы или столовая.

Время подтвердило: сто метров проходки нормальная среднемесячная скорость. Убедительное доказательство тому и очередной новый рекорд бригады В. Р. Толстоухова, но уже на Северо-Муйском тоннеле. В сложных горно-геологических условиях его бригада прошла за месяц 171,5 метра полным сечением. Эти и другие факторы позволили вслед за Нагорным тоннелем на «малом» БАМе досрочно на год осуществить сбойку Байкальского, а затем и досрочно завершить проходку четырех мысовых тоннелей.

Очередной объект тоннелестроения ставил новые проблемы. Накопленные знания проходки Байкальского тоннеля пополнились при возведении мысовых переходов вдоль озера Байкал. По категории трудности они оказались намного сложнее проходки Байкальского хребта.

Первые результаты эксперимента показали, что скорости проходки не снизились, все механизмы были максимально загружены, везде, где это возможно, начали повторно использовать строительные материалы. Предложили снимать металлические арки, которые до этого заливались бетоном, что давало экономию металла до 1,3 тонны на каждом погонном метре тоннеля. Новшество было рекомендовано всем тоннельным отрядам страны.

Тоннельный отряд с большим опережением выполнил целевую задачу и досрочно построил все четыре тоннеля. При этом себестоимость строительно-монтажных работ снижена более чем на полтора миллиона рублей, производительность труда повысилась на одну треть, дополнительно освоено около десяти миллионов рублей, сэкономлено тысячи тонн цемента, проката, бетона.

Перестроена и система управления в целом, включающая тысячи автомобилей, службы комплектации, механизации, жилищно-коммунального хозяйства и другие.

Впервые в отечественной практике тоннелестроения в «Бамтоннельстрое» разработали и внедрили АСУ. За счет слаженной работы всех участков на конечных операциях (горно-проходческие работы) выросла производительность труда, сократились более чем на 3 процента производственные потери рабочего времени из-за отсутствия бетонной смеси, раствора, лесоматериалов, металлоконструкций, и т. п. Постоянно совершенствовались методы проходки тоннелей.

Все это пригодилось при проходке Северо-Муйского тоннеля, в наиболее активной на планете сейсмической зоне. Лютая зима, короткое жаркое лето, постоянные проявления сейсмичности, обычная и термальная обводненность с большими притоками подземных вод под давлением до 12 атмосфер, разрушенные горные породы в зонах проходки, трещины и разломы, размыты и наносы — все и в отдельности, а чаще в сочетании. Ось тоннеля пересекает зону разломов. Преодоление многочисленных трещин снижает скорость проходки по сравнению с проходкой в нормальных грунтах в 30 раз. Например, только на участке восточный портал — ствол № 3 пройдено более 50 трещин.

В таких условиях трудно выйти на заданные скорости проходки. Приходилось часто вести перенастройку технологии проходки, отнимающую много времени. Если применяли буровзрывной метод и стенка забоя представляла собой скальный монолит, то уже дальше наткнулись на разжиженный песчаный, смешанный с валунами. Забой переводили на сложную щитовую проходку.

На западном портале проходчики столкнулись с не-

ординарной проблемной ситуацией.

20 сентября 1979 г. гранитная стена впереди забоя, которую проходили буровзрывным способом, внезапно содрогнулась. В глубине хребта раздались гулы. Неприступная каменная твердь рухнула, и в забой хлынул чудовищный селевой поток из песка и валунов.

Мгновенное проходческое оборудование было мгновенно отброшено на несколько десятков метров. Селевой поток сметал все на пути. В результате выброса на считанные секунды в штольно обрушилось под огромным давлением более 12 тысяч кубометров воды, песка, камней... Скрытый в хребте водяной столб, как выяснилось потом, достигал 140 метров.

Понадобилось немало времени, чтобы установить причину выброса. Оказалось, в далекие времена одно из сильных землетрясений в районе Северо-Муйского хребта раздавило реку, которую сегодня мы зовем Ангаракаан, изменило ее направление. Прежнее русло перекрыло каменной плотиной. В этом хаосе и возникло подземное озеро, испытывающее гигантское давление пластов и рек. Забой и оказался «спусковым крючком».

Высказывалось предложение вообще отказаться от проходки 400-метрового Ангаракаанского размыва, искать новый маршрут для трассы...

На два года прекратились работы в забое западного портала. Все это время шли трудные поиски способов преодоления уникальной преграды. Наконец, применили испытанный метод горизонтального водопонижения. На 35-метровой глубине под зону размыва пробили 250-метровую дренажную штольно. В районе разлома пробили свод двумя десятками скважин, в них ввели обсадные дренажные трубы. С помощью мощной дренажной системы из Ангаракаанского размыва откачали более 20 миллионов кубометров воды.

Внедрение метода комплексного водопонижения и искусственного закрепления слабых грунтов в конечном счете позволило 10 октября 1981 года возобновить проходку.

Чтобы не задерживать продвижение магистрали вперед, к Тихому океану, в обход Северомуйского тоннеля построен 26-километровый железнодорожный обход. В марте 1983 года путеукладчик перевалил Северо-Муйский хребет и вышел в Муйскую долину.

Совершенствование и оперативное внедрение технологий проходки тоннелей в сложных горногеологических условиях, а также широко развернутое социалистическое соревнование и самоотверженный труд тоннельщиков обеспечивают постоянное ускорение темпов строительства последнего на БАМе — Северо-Муйского тоннеля.

В. БЕССОЛОВ,
начальник управления
строительства Бамтон-
нельстрой.

Фото А. Пянова.

БАМ-84

ПРОБЛЕМЫ, ПОИСКИ, СОВЕРШЕНИЯ

Молодежный статус Тынды
БАМ — огромный научный полигон



Тында сегодня.

Фото ТАСС.

В СТОЛИЦЕ МАГИСТРАЛИ

В Тынде, которую называют столицей Байкало-Амурской магистрали, как и в любом городе, все расстояния отмеряются от Главного почтамта. На запад — более семи тысяч километров до Москвы, на восток — свыше тысячи до побережья Тихого океана. До границ города в любом направлении 4—5 километров.

От почтамта город виден как на ладони. Однако и за сопками, ограничивающими видимость, расположены жилые кварталы. Тында с населением 56 тысяч человек фактически состоит из нескольких поселков. Их разбросанность объясняется гористым рельефом и отсутствием на момент начала бурного заселения Тынды единого плана застройки. БАМ начался весной 1974 года. Тогда Тында была всего лишь поселком с шестью тысячами жителей. Статус города она получила год спустя.

Первостроители разумно решили ставить новые кварталы подальше от железнодорожного узла. Тогда это удлиняло коммуникации, зато теперь перестук вагонов и дыхание локомотивов не беспокоят жителей. От пассажирской станции прекрасный вид на центр города, который террасами спускается к ней.

СТРОИТСЯ ПЕРВОЕ В ГОРОДЕ ВЫСОТНОЕ ЗДАНИЕ

Я поселился в этом городе всего несколько месяцев назад. Люди здесь, пожалуй, знают друг друга гораздо лучше, чем в других городах. Старожилы помогали заводить знакомства. В числе первых была встреча со строителем Мусаном Аюбовым. Бригада, которую он возглавляет, строит в основном детские сады и школы. Для Тынды, где средний возраст жителей 28 лет, где рождаемость одна из самых высоких в стране, эти объекты особенно важны.

Встретиться с Аюбовым было просто. Прошел от почтамта по главной улице и через десять минут оказался в новом районе, который формирует архитектурный центр города. Здесь и работает сейчас бригада Аюбова.

В этот раз ему доверили строить первое в Тынде высотное здание. Кстати, десятилетний город-акселерат с момента рождения вырос почти в десять раз.

ПОМИДОРЫ НА КРЫШЕ

С другим тындинцем я познакомился без подсказки. Просто увидел возле одного из домов гараж, на крыше которого сооружена теплица, а в ней краснели помидоры. Согласитесь, комбинация необычная. Я разыскал владельца. Им оказался электромеханик Василий Фролов.

— Теплицу поднял поближе к солнцу, — объяснял он с улыбкой. — Со свежими овощами в этих краях, сами знаете, не просто.

Знаю. В открытом грунте они не растут. Их завозят самолетами из дальних южных республик страны. Это дорого, и много ли привезешь? В магазинах овощи и фрукты в основном консервированные.

От Фролова потянулась цепочка знакомств с тепличниками — любителями (похоже, здесь это очень распространенное занятие), потом с руководителями подсобных хозяйств местных предприятий. Выяснилось, что так или иначе горожане не остаются без свежей зелени к столу. Но много ли могут вырастить любители и подсобники?

Обратился с этим скорее риторическим вопросом к председателю плановой комиссии городского Совета народных депутатов Александру Бурцеву. Он рассказывал, что горсовет уже приступил к строительству мощного тепличного хозяйства. В дальнейшем проблему планируется решать путем создания вокруг города специализированного сельскохозяйственного пояса с теплицами, парниками, а также молочнотоварными фермами.

ГИДРОГЕОЛОГИ ИЩУТ ВОДУ

Центральная улица идет вдоль реки Тынды. Река дала название городу. Но дать достаточно воды не может. Развитие промышленности и более интенсивное жилищное строительство тормозят

ся ее дефицитом.

Сегодня большую часть воды город получает из артезианских скважин. Строить водохранилище на реке в условиях вечной мерзлоты сложно и дорого. С другой стороны, ресурсы подземных вод под городом ограничены. Гидрогеологи активно ведут поиск новых подземных резервуаров. Есть ли среди них достаточно крупные? Заключение ученых ожидается джюкмин министрств и ведомств, которые заинтересованы в размещении своих предприятий в городе.

СТРОИТЕЛИ И ПОЭТЫ

Как видите, проблемы у молодого города есть, и довольно серьезные. Ведь родился он и растет в природных условиях, которые недаром называются экстремальными. Кстати, с учетом этих условий для жителей Тынды установлены весомые надбавки к заработной плате. Материальный уровень жизни здесь выше, чем в традиционно освоенных районах страны.

Но привлекает и удерживает их здесь не только материальный расчет. С самого начала стройки в Тынде живет дух первопроходцев БАМа. Вокруг ее имени для молодежи страны сохраняются ореол романтики новых путей...

С самого начала работает в городе литературная студия. Недаром один мой знакомый говорит, что «БАМ строит поэты». В этом году в Москве издается очередной сборник стихов бамовских поэтов — любителей.

Одним из очагов культурной жизни Тынды стала центральная библиотека — самая крупная из десяти библиотек города. Ее здание построено год назад. Там более 200 тысяч томов, есть лекционный и концертный залы. В фойе организуются художественные выставки.

Для себя я усвоил: если в этом городе познакомишься с человеком в рабочей спецодежде, имею в виду, что, возможно, перед тобой интеллектуал с широким кругом интересов.

С. НЕНАШЕВ,
корреспондент АПН.

ПРОИЗВОДСТВО — СРЕДА — ЧЕЛОВЕК

Строительство магистрали влечет за собой специфическую трансформацию природной среды. Нарушение естественного теплового режима почв и горных пород приводит к протаиванию вечной мерзлоты, развитию термокарста. Вырубка леса и возможные лесные пожары вызывают смену наиболее продуктивных растительных ассоциаций, миграцию или гибель ценных животных, формирование снежных обвалов, селей и смещение грунтов на склонах. Появляющиеся горнопромышленные предприятия, заводы, новые города и рабочие поселки изменяют ландшафты, приводят к смене микроклимата, загрязнению атмосферы, рек, озер и подземных вод.

Первый этап природоохранных работ на БАМе позволил определить их направленность и избежать крупных нарушений в природной среде зоны магистрали.

Однако за время строительства появились новые проблемы, требующие серьезного анализа. Среди них заслуживают особого внимания эволюция вечной мерзлоты, охрана водного и воздушного бассейнов, использование и охрана почв и растительности.

В настоящее время в результате деградации мерзлоты под угрозой находятся некоторые замечательные ландшафты и водные объекты. Многолетняя мерзлота как природный феномен может и должна стать надежным фундаментом для железной дороги и инженерных сооружений. Но трактор и вездеход, автомашина и канавокопатель безжалостно срывают верхний теплоизолирующий покров. Быстро рождаются и растут овраги. В Чарской котловине, например, более интенсивно, чем на юге Забайкалья, развивается линейная эрозия, обусловленная жесткими условиями промерзания грунтов. И если не начать с ней бороться сейчас, последствия могут быть самыми печальными.

Исследованиями сотрудников Института мерзлоты ведения СО АН СССР И. А. Некрасова и И. В. Климовского выявлено, что в связи с естественным потеплением южная граница сплошного распространения вечной мерзлоты смещается в северном направлении. Необходимы комплексные мерзлотно-географические исследования,

которые позволили бы подготовить прогноз мерзлотных процессов.

Заботиться о сохранении вечной мерзлоты должны все без исключения организации, действующие в зоне БАМа.

В настоящее время все организации допускают нарушения естественных условий существования вечной мерзлоты. Можно сказать также, что они содействуют развитию таких природных явлений, как обвалы, оползни, снежные лавины, сели, наледи, и загрязнению воздушного бассейна. Истинное бедствие для магистрали — наледи.

Природные комплексы в зоне БАМа находятся в экстремальных условиях и легко уязвимы. Нарушения в одном месте быстро распространяются на смежные ландшафты. Опыт освоения Сибири убеждает в необходимости осуществления региональных природоохранных программ, учитывающих природные и экономические особенности конкретных территорий.

Охрана природы на БАМе — дело не одного какого-либо ведомства или какой-то контролирующей организации, а задача всех без исключения министерств и ведомств, действующих в регионе. Они должны предусматривать специальные ассигнования на охрану среды, полностью и своевременно осваивать их. Требуется значительно усилить контролирующую инстанцию. Думается, следует расширить функции и права Госкомгидромета с тем, чтобы он мог оказывать влияние на все контролируемые организации и производственные ведомства.

Иногда высказываются мнения, что строительство магистрали уже завершается и, следовательно, предложения по охране среды запоздали. Но не надо забывать, что впереди — эксплуатация железной дороги, и проводимые исследования помогут вести ее более правильно и эффективно. И кроме того, БАМ — огромный научный полигон, на котором отрабатываются природоохранные мероприятия для будущего освоения всего северо-востока страны.

В. ВОРОБЬЕВ,
член-корреспондент АН СССР,

А. НАПРАСНИКОВ,
кандидат географических наук,
г. ИРКУТСК.

1975—1984: летопись газетной стройки

Десять лет — десять совместных номеров двух газет — «БАМ» и «Наука в Сибири», выходящих в сентябре. Объем этой летописи — 20 печатных листов. Статьи, заметки, репортажи, интервью, оперативная информация и более трехсот фотоснимков. Их авторы — рабочие, ученые, хозяйственные, партийные, советские, комсомольские и профсоюзные работники. Именно их руками создается эпопея одной из замечательных строек нашего столетия — БАМа. Несомненно, это — ценный газетный источник для каждого, кого волнует развитие Сибири и Дальнего Востока сегодня и завтра.

На данном номере редакции завершают периодический ежегодный совместный выпуск, но обе газеты планируют систематическую публикацию материалов и подборок, в которых будут освещаться проблемы эксплуатации и обустройства самой Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и хозяйственного освоения ее зоны.

Если посмотреть на карту БАМа, то видишь — она, магистраль, словно гигантская птица, распростерла свои огромные крылья от Байкала до Тихого океана... И ее полет — с юга на север. И вспоминается гоголевский образ птицы-тройки... И мы все уверены в Великом Будущем этого необъятного края, над которым летит птица-БАМ...

Летопись магистрали продолжается!..