

# XXVI съезду КПСС — достойную встречу!



## ЗА НАУКУ В СИБИРИ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



## БАМ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРЕЗИДИУМА СИБИРСКОГО  
ОТДЕЛЕНИЯ АКАДЕМИИ НАУК СССР И МЕСТНОГО  
КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА СО АН СССР  
№ 34 (965)

4 СЕНТЯБРЯ 1980 г.

ЧЕТВЕРГ

Цена 4 коп.

ОРГАН ГЛАВБАМСТРОЯ, ДИРЕКЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА  
БАМ И ДОРПРОФСОЖА ТРАНСПОРТНЫХ  
СТРОИТЕЛЕЙ БАМа  
№ 72—73 (272—273)

## БАМ

## 80

ПОИСК + ПРОБЛЕМЫ + СВЕРШЕНИЯ

### ШЕСТОЙ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СОВМЕСТНЫЙ ВЫПУСК

#### ТРУДНЕЙШИЙ УЧАСТОК

С 9 по 12 сентября в Улан-Удэ состоится 12-е заседание Научного совета АН СССР по проблемам БАМа. На повестке дня — рассмотрение проблем сложнейшего участка строящейся магистрали, который проходит по территории Бурятии. Это — 500 километров железнодорожного пути в условиях горной местности, это — 28 километров тоннелей, и среди них уникальный Северо-Муйский.

Первый секретарь  
Бурятского обкома КПСС  
А. У. МОДОГОВЕВ.

Необходимость ускоренного комплексного развития Восточной Сибири подчеркивается в решениях XXIV и XXV съездов КПСС, в ряде других партийных документов. На это указывал Ге-

\* Из выступления на Всесоюзной конференции «Развитие производительных сил Сибири» (Июнь 1980 г.).

#### НАУКА — НАШ РЕЗЕРВ

неральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев во время поездки по районам Сибири и Дальнего Востока.

Объем промышленного производства в Бурятской АССР за две последние пятилетки увеличился в 1,6 раза, а среднегодовое производство продуктов сельского хо-

зяйства за последние 10 лет по сравнению с предыдущим десятилетием увеличилось на 20,3 процента. Еще более впечатляющие промышленные заделы создаются на будущее. Начато строительство Озерного полиметаллического и Ошурковского апатитового горнообогатительных комбинатов. Они позволяют значительно поднять (Окончание на 2 стр.).

#### Зона БАМа:

#### СКВОЗЬ ПРИЗМУ ПЕРСПЕКТИВЫ

Председатель Научного совета АН СССР по проблемам БАМа академик А. Г. АГАНБЕГЯН отвечает на вопросы наших корреспондентов.

19 мая с. г. в Москве состоялось 11-е заседание Научного совета АН СССР по проблемам БАМа. Это было второе рабочее совещание совета в столице, девять других проведены на самой трассе БАМа. Каждый симпозиум этого Научного совета (с участием представителей всех заинтересованных министерств, ведомств, директивных органов, отраслевой и вузовской науки) служит важным стимулом для решения проблем как строительства самой магистрали, так и хозяйственного освоения ее зоны.

Названное заседание в Москве примечательно тем, что на нем обсуждался фундаментальный доклад «Основные положения целевой комплексной программы развития зоны БАМа». Наши корреспонденты В. Москвин и Л. Юдина встретились с академиком А. Г. Аганбегяном и задали ему несколько вопросов.

**Корреспондент:** Хотелось бы знать, какая первоочередная задача стоит сегодня перед Научным советом АН СССР по проблемам БАМа?

**А. Г. Аганбегян:** Байкало-Амурская магистраль должна быть сдана во временную эксплуатацию в 1984 году и в постоянную эксплуатацию — в 1986 году. Сейчас на БАМе трудится стотысячный коллектив строителей. Темпы работ возрастают с каждым годом. Нет сомнения, что БАМ в следующей пятилетке вступит в строй.

(Окончание на 3 стр.)



Северо-Муйский тоннель.

Фото А. Пянова.

#### ТРУДОВОЙ РИТМ МАГИСТРАЛИ

Заместитель начальника  
Главбамстроя  
Л. К. НЕСТЕРЧУК.

Стремителен бег времени. Давно ли строители прокладывали первые просеки, укладывали первые звенья магистрали, встречали на таежных станциях первые рабочие поезда. Кажется, все это было вчера, а между тем прошло более шести лет, как начался БАМ, стройка, которая призвана сыграть важную роль в грандиозной программе освоения Сибири и Дальнего Востока.

Дорога в будущее быстро набирает темпы. С начала строительства магистрали и подходов к ней уложено более 2100 километров главных и станционных путей, введено в строй около трех тысяч километров придорожных автодорог. Отсыпано в земляное полотно и переработано более 175 миллионов кубометров грунта, построено 1500 искусственных сооружений, из них 37 больших, 757 малых и средних мостов. Сдано во временную эксплуатацию 796 и в постоянную — 400 километров железнодорожных путей. За эти годы вдоль магистрали возведено семь постоянных поселков для железнодорожников с полным комплексом жилых, культурно-бытовых зданий и сооружений. Второй год рабочие поезда доставляют грузы к Байкалу и везут лес в обратном направлении по Западному участку. Весомые достижения и восторг — железнодорожников на Восточном направлении. Они проложили стальную колею от Ургала до Комсомольска-на-Амуре, сооружают последний участок магистрали линии Тын-да — Ургал.

(Окончание на 2 стр.).





## НАУКА—НАШ РЕЗЕРВ

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

уровень индустриального развития республики, улучшить территориальное размещение и отраслевую структуру промышленности, сделать более весомый вклад республики в экономику Восточной Сибири.

На севере республики на новых, ранее необжитых территориях высокими темпами ведется строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали протяженностью более 500 км и 28 км тоннелей. Сюда будет вложена треть капиталовложений БАМа.

Уже давно поднимаются вопросы хозяйственного освоения зоны БАМа. Эти проблемы должны получить конкретное отражение, по нашему мнению, в намечаемых планах на одиннадцатую пятилетку.

На севере Бурятии, где проходит БАМ, выявлен и изучен ряд месторождений полезных ископаемых. Это асбест и Холодинское месторождение полиметаллов, строительные материалы. Наличие таких крупных месторождений минерального сырья, близость их к сооружаемой железной дороге в сочетании с другими природными ресурсами позволяют создать на их базе крупный Северобайкальский территориально-производственный комплекс. Строящаяся на Витиме Мокская ГЭС полностью обеспечит этот район дешевой электроэнергией. Видимо, пришло время идеи о хозяйственном освоении зоны БАМ перевести на практические рельсы. Пока не ушли строители магистрали, необходимо, используя созданные здесь мощности и кадры, приступить к сооружению производственных объектов. В числе первоочередных задач мы рассматриваем освоение богатейшего по качеству месторождения текстильного асбеста, которое находится от трассы БАМа в 25 километрах. Нужно построить туда дорогу, причем целесообразно использовать возможности строителей БАМа, потому что скоро они уйдут из этих районов.

Территориально республика почти полностью входит в водосборный бассейн Байкала, поэтому на партийные, советские и хозяйственные органы ложится особая ответственность за сохранение природы, защиту вод Байкала.

Более половины территории республики покрыто лесом. Лесная промышленность является одной из традиционных отраслей промышленности. Ее развитие должно идти по пути все более глубокой переработки древесины, перемещения мощностей в лесозаготовительные северные районы. А пока что с ведома Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР в прижелезнодорожных районах

республики десять лет ведутся чрезмерно интенсивные рубки леса, вызывающие негативные явления — развитие эрозии, усыхание водных источников и т. д. что, в свою очередь, сказывается и на запасах воды в Байкале. По существу неотложно стоит вопрос о сокращении объемов заготовок древесины. Кардинальные меры следует также принять по укреплению службы охраны лесов от пожаров, приносящих огромный урон лесным богатствам.

Отстают от намеченных сроков работы по строительству рыбопромышленных заводов,

продовольственных и другие, что сказывается на воспроизводстве рыбных запасов. Превращение Байкала в постоянный источник промыслового лова рыбы требует более серьезных мер. Нам представляется, что в части охраны бассейна Байкала нужны обстоятельные научные исследования.

В связи с ожидаемыми изменениями в размещении промышленности существенные сдвиги произойдут и в размещении сельского хозяйства. Так, по существу, заново предстоит создать надежную продовольственную базу для снабжения населения зоны БАМа. На нашем участке магистрали уже сейчас проживает свыше 50 тысяч человек. Скоро их число достигнет 100 тысяч. Организовать производство продуктов питания для населения этой зоны и соседних участков трассы, идущей на восток, можно в Баргузинской котловине, примыкающей к БАМу с юга. Здесь мы имеем десятки тысяч гектаров земель колхозов и совхозов, пригодных для орошения. Чтобы довести производство сельскохозяйственных продуктов в Баргузинской долине до необходимых размеров, требуются довольно крупные затраты и серьезные усилия по мелиорации земель, водных источников здесь недостаточно. В практических целях целесообразно включить Баргузинскую долину в хозяйственную зону БАМа. Это даст возможность развивать сельскохозяйственное производство в зоне по комплексному плану ее освоения. Надо также ускорить рассмотрение вопроса создания здесь необходимой базы капитального строительства, привлечения рабочей силы и закрепления кадров. Предложения на этот счет Госплану, Минсельхозу СССР, правительству Российской Федерации внесены нами совместно с Сибирским отделением ВАСХНИЛ.

Велика роль науки в решении всех стоящих перед Сибирью задач. Новые масштабы, динамика развития требуют повседневного научного осмысления, укрепления связи науки с практикой. Мы постоянно ощущаем поддержку и помощь со стороны СО АН СССР, СО ВАСХНИЛ, многих других научных учреждений.

Благодаря неустанной работе Коммунистической партии и Советского правительства с каждым годом неуклонно улучшается жизнь трудящихся Бурятской республики, успешно развивается народное образование, здравоохранение, культура и наука.

Предстоящий XXVI съезд КПСС наметит пути дальнейшего нашего продвижения вперед, и одним из них безусловно является освоение зоны БАМа, вовлечение в сферу народного хозяйства природных ресурсов Сибири. г. УЛАН-УДЭ.

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

Ознаменован трудовыми победами и завершающий год десятой пятилетки. 29 июня первый рабочий поезд прибыл на станцию Нижнеангарск-II. Открытие рабочего движения поездов на перегоне Северобайкальск — Нижнеангарск-II — большой успех транспортных строителей Бурятского участка БАМа. Следует отметить, что за годы строительства магистрали неузнаваемо изменилось северное Байкалье.

В глухой тайге за короткий срок выросли крупные поселки Северобайкальск, Северомуйск, Гуджекит, Новый Уоян, Тоннельный, Солнечный, Кичёра. В стадии строительства находятся еще два населенных пункта — Таксимо и Янчукан. Только в этих поселках сдано в эксплуатацию более 200 тысяч квадратных метров жилой площади, построены десятки объектов социально-бытового назначения. С начала работ на Бурятском участке вырублено 1000 километров просеки под главный железнодорожный путь, автомобильную дорогу и ЛЭП-220, сооружены мощные речные порты Нижнеангарск, Курлы, Култук. Большим трудовым достижением здесь явилось досрочное окончание строительства линии электропередачи Усть-Илимская ГЭС — Северо-Муйский тоннель, первая сбойка транспортно-дренажной штольни на Байкальском тоннеле.

Не менее значительны успехи и на других участках магистрали, а также на строительстве вторых путей линии Тайшет — Лена и Тайшетском комплексе стройиндустрии БАМа. За годы, отделяющие XXV съезд КПСС от предстоящего XXVI съезда, сделано немало. Список трудовых побед бамовцев велик. Главное — они успешно выполнили задания XXV съезда КПСС по строительству железнодорожной линии Тында — Беркаит, с вводом в постоянную эксплуатацию которой страна получила надежный доступ к богатейшим залежам якутских углей.

Ответственные задачи у строителей магистрали в этом году. Сейчас усилия всего коллектива направлены на досрочное выполнение пятилетнего задания и плана 1980 года. Анализ работы подразделений Главбамстроя за восемь месяцев показывает, что мы близки к до-

## ТРУДОВОЙ РИТМ МАГИСТРАЛИ

стижению намеченных рубежей, несмотря на то, что план завершающего года пятилетки значительно выше прошлогоднего, а социалистические обязательства — напряженнее и ответственнее. До конца года нам предстоит на 250 километров удлинить главный путь, ввести в Тайшете завод по ремонту дорожной техники, построить временную автодорогу к Чаре и к Кодарскому тоннелю, закончить обустройство строителей чарского направления на станциях Олекма, Хани, Чара, Леприндо, Икабья, ввести в постоянную эксплуатацию 79 километров железнодорожных путей (оборудованных автоматической блокировкой и диспетчерской сигнализацией на участке Тайшет — Гидростроитель), более 76 тысяч квадратных метров жилой площади, выполнить огромный объем работ на тоннелях и на линии Усть-Кут — Куерма, которая в будущем году сдастся в постоянную эксплуатацию.

Своеобразный экзамен будут держать в этом году и строители Восточного участка. Вместе с шефскими и другими организациями им предстоит ввести в постоянную эксплуатацию участок Березовка — Комсомольск-на-Амуре, а строителям Восточного крыла БАМа — полностью завершить прокладку пути на территории Хабаровского края и выйти на границу с Амурской областью.

С высокими обязательствами строители успешно справлялись все годы, и нет сомнения, что будут выполнены они и на завершающем этапе десятой пятилетки. В этом большую помощь оказывали и оказывают ученые страны. По проблемам БАМа регулярно проводятся всесоюзные, республиканские и региональные совещания. Рекомендации ученых используются при

размещении балластных карьеров и разработке местных строительных материалов, при проектировании мостовых конструкций, противоловинных и противопучинных средств, разработке сетевых графиков планирования и управления строительством с использованием ЭВМ и т. д. Институт физики земли Академии наук СССР изучает микросейсмические явления на участке Чара—Тында, а институт мерзлотоведения Сибирского отделения Академии наук СССР разрабатывает рекомендации по строительству отдельных участков трассы, проходящих в районе вечной мерзлоты.

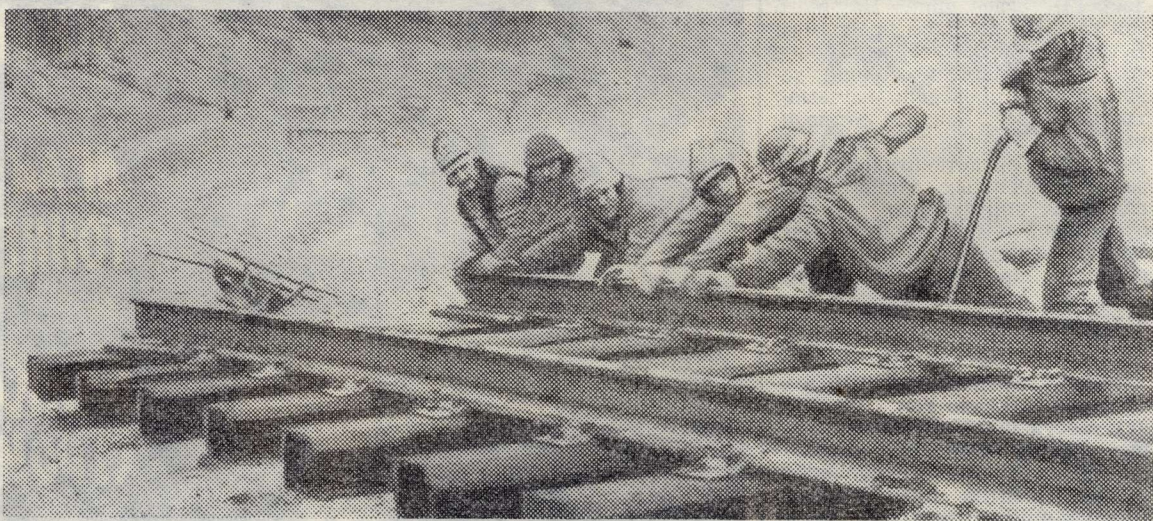
В июле нынешнего года для оказания научно-технической помощи организациям БАМа стройку посетила группа молодых ученых сибирского отделения Академии наук СССР. Ученые разных академических институтов во время встреч со строителями сделали сообщения о темах, над которыми они работают, предложили им для внедрения ряд разработок. Отдельные из них сразу же были приняты.

Значительную помощь строителям оказывают шефы. Сейчас на стройке работают 28 отрядов — посланцев союзных и автономных республик, краев, областей и городов. С большим старанием трудятся на магистрали представители Украины, Грузии, Молдавии, Армении, Таджикистана, Москвы, Ленинграда, Новосибирска, Хабаровска, Краснодара. За пять лет шефами выполнено почти на двести миллионов рублей строительно-монтажных работ. При их участии построены многие поселки, десятки магазинов, столовых, школ, детских садов, клубов, медицинских учреждений, сотни тысяч квадратных метров жилья.

Неоценима помощь студенческих строительных отрядов. В их составе на БАМе уже поработали более тринадцати тысяч человек, освоено свыше 31 миллиона рублей капиталовложений.

Все это вместе взятое и позволяет строителям добиваться высоких производственных показателей, не только выполнять, но и перевыполнять плановые задания и успешно идти к намеченной цели — открытию в 1984 году сквозного движения по всей магистрали.

г. ТЫНДА.



Железная дорога пришла в Северобайкальск. На снимке сверху: укладку обходного пути по берегу Байкала ведет бригада Н. Бондаря (строительно-монтажный поезд № 608). На снимке внизу: начало будущего города — Северобайкальск сегодня. Фото Л. Журановского и А. Пьянова





(Окончание. Нач. на 1 стр.).

В связи с этим центр тяжести работ по программе БАМа перемещается с обеспечения собственно строительства железнодорожной магистрали на проблемы хозяйственного освоения тех природных ресурсов, которые располагаются в зоне железной дороги. Речь идет о лесных ресурсах, о богатых месторождениях разнообразного минерального сырья: Удоканские медные руды, Холдинское полиметаллическое месторождение, Молодежное месторождение асбеста, знаменитый Сыннырский массив, содержащий алюминиевые и калиевые руды, каменные угли, железные руды и апатиты Южной Якутии, угли Ургальского бассейна и многое другое.

Для того, чтобы использование этих огромных богатств было рациональным и комплексным, нужно разработать долгосрочную программу освоения этой обширной зоны, длина которой — более трех тысяч километров и ширина — до четырехсот—шестисот километров. В целом это где-то полтора миллиона квадратных километров. И, конечно, одним махом, в одну пятилетку, такие пространства не освоить.

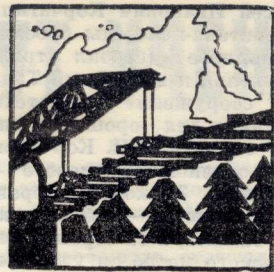
Здесь возникает множество вопросов. Последовательность и комплексность освоения ресурсов. Дорожное строительство в зоне БАМа. Обеспечение энергией и теплом новых промышленных комплексов. Взаимодействие горных предприятий, располагающихся непосредственно в зоне, с предприятиями по глубокой переработке добываемого сырья, которые целесообразно вынести в южные, более обжитые, районы. Строительство городов, поселков, создание инфраструктуры. Обеспечение живущих на БАМе и в его зоне людей продовольствием, медицинскими услугами и т. д. Все эти вопросы увязываются в тугой узел, и нельзя один решать без другого.

Эта крупномасштабность делает необходимым разработку целевой комплексной программы по хозяйственному освоению зоны БАМа. Составление программы предусмотрено постановлением Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 12 июля 1979 года «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы». В этом постановлении Госплану СССР предложено подготовить пять первоочередных программ. И среди них указана единственная территориальная программа — «БАМ». Госплан СССР поручил разработать проект программы нашему Научному совету. И это не случайно. Научный совет объединяет деятельность разнообразных академических и других научных, проектных организаций. Три года назад под эгидой совета был написан обширный доклад под названием «Научные основы комплексной программы хозяйственного освоения зоны БАМа». Теперь нужно научные основы превратить в программу.

**Корреспондент:** Много времени и сил потребуется для этого? Ведь фундамент — доклад «Научные основы комплексной программы освоения зоны БАМа» — довольно основательный, капитальный труд.

**А. Г. Аганбегян:** Дело это не простое. Мы не имеем образцов, не имеем примера создания подобной целевой комплексной программы по столь крупной территориальной проблеме. Это с одной стороны. Второе — чрезвычайная сложность самой проблемы. И сложность прежде всего в том, что по многим объектам зоны БАМа нет достаточно полной проектной документации. Не определены хозяева-министерства по ряду крупнейших объектов. Возьмите, например, такую крупную проблему для хозяйственного освоения этой зоны (да и не только этой, а всего Дальнего Востока и Забайкалья), как проблему создания

# Зона БАМа — СКВОЗЬ ПРИЗМУ перспективы



новой базы черной металлургии. Вопрос дебатировался с конца тридцатых годов. Еще в решениях XVIII съезда партии было записано, что надо приступить к этой работе. Но Министерство черной металлургии СССР и его проектные организации не спешили. И, как видно, не спешат до сих пор. Хотя всем давно ясно — база должна быть создана. Потребности Дальнего Востока и Забайкалья в черных металлах непрерывно растут и уже в нашем веке выйдут за такие пределы, при которых нерационально откуда-то возить металл.

Поэтому совершенно ясно, что необходимо активно разворачивать работу в этом направлении. Но прежде нужен проект: провести инженерные изыскания, выбрать несколько площадок и т. д. Однако не сделав даже первые шаги. И поэтому трудно сегодня говорить, что это будет за предприятие: каков размер металлургического комбината, где он будет размещен? По крайней мере, три района предлагают свои услуги для размещения базы черной металлургии. Это Южная Якутия, поскольку в этом районе есть южно-якутские коксующиеся угли и довольно богатое месторождение железных руд. Недалеко и Чаро-Токкинские железные руды. Кроме того, в Якутии есть природный газ, который может интенсифицировать металлургическое производство. Но Южная Якутия — суровый район, а металлургия весьма трудоемкое производство, требующее множества рабочих рук — и в связи с этим — сколько проблем! Кроме того, в Южной Якутии очень дорого строить. Это показывает опыт создания первенца хозяйственного освоения зоны БАМа — Нерюнгринского угольного разреза и обогатительной фабрики.

Поэтому, естественно, возникает предложение строить завод южнее (скажем, в Амурской области) и возить туда руду и коксующиеся угли. Наконец, есть предложение разместить завод в Хабаровском крае. Может быть, развить Комсомольский металлургический завод. Есть разные варианты.

И это не единственный пример того, как отсутствие проектных разработок тормозит развитие хорошего и нужного дела.

Программу хозяйственного развития зоны БАМа мы составляем в условиях некоторой неопределенности.

**Корреспондент:** А раз есть неопределенность, можно и ошибиться?

**А. Г. Аганбегян:** Разумеется. Но чтобы все-таки постараться избежать ошибок, надо эту программу сделать необычной, гибкой, рассчитанной на то, чтобы быть дополненной по мере накопления знаний. На первом этапе программа «БАМ» должна предусматривать, прежде всего, создание проектных заданий, всесторонней подготовки территории к освоению. С другой стороны, она должна предусматривать создание в первый же период соответствующей инфраструктуры, тех объектов, которые высокоэффективны, по которым есть хорошая проектная проработка.

Коллектив Института эконо-

мики и организации промышленного производства СО АН СССР как базовая организация Научного совета АН СССР по проблемам БАМа разработал первый, предварительный вариант целевой комплексной программы освоения зоны Байкало-Амурской магистрали. При составлении мы широко использовали материалы ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, отраслевых проектных организаций. Большую помощь Научный совет АН СССР по проблемам БАМа получил от партийных и советских органов тех автономных республик, краев и областей, которые входят в зону влияния БАМа.

**Корреспондент:** Каково основное содержание программы?

**А. Г. Аганбегян:** Главное внимание сосредоточено на решении межотраслевых и отраслевых проблем, то есть на определении узловых объектов каждой отрасли, тех задач, которые должны быть поставлены перед всеми отраслевыми министерствами по хозяйственному освоению зоны БАМа.

Большой раздел программы касается территориальной организации производства, комплексирования отраслей в промышленные узлы, в отдельные территориально-производственные комплексы.

Специальный раздел посвящен социальным проблемам и проблемам обеспечения продовольствием, создания продовольственных баз непосредственно в зоне БАМа. Здесь также вопросы градостроительства, обеспеченности жильем, социальными условиями и льготы, которые стимулировали бы не только привлечение, но и закрепление кадров в этом районе.

Большое место в программе отведено вопросам обеспечения здоровья населения, охраны природы.

Целевая комплексная программа освоения зоны Байкало-Амурской магистрали — это плановый документ, и как к плановому документу к нему предъявляются иные, чем к научному докладу, требования. В научном докладе вы можете, сосредоточиваясь на главном, что-то осветить недостаточно полно. А к комплексной программе прилагается титульный список, то есть перечень всех объектов, которые надо строить, весь комплекс мероприятий, которые надо выполнить. Здесь важно ничего не упустить.

**Корреспондент:** В какой стадии подготовка документа?

**А. Г. Аганбегян:** Пока имеется предварительный проект. Его мы разослали во все министерства и ведомства, в различные научные организации, которые занимаются БАМом. Затем собрали довольно большое научное совещание. В его работе участвовали представители тридцати четырех министерств и ведомств, комиссия по БАМу Совета Министров СССР и Комиссия по строительству БАМа Совета Министров РСФСР, работники ВЦСПС, ЦК комсомола, представители Госплана СССР, Госплана РСФСР, различных государственных комитетов, наших центральных научных организаций, партийных, советских организаций автоном-

ных республик, краев и областей, которые располагаются на БАМе. На совещании выступили 22 специалиста. Они в целом поддержали проект, что и дало нам основание принять его за основу. Вместе с тем сделаны весьма существенные замечания по отдельным разделам программы.

**Корреспондент:** А какой характер носят эти замечания?

**А. Г. Аганбегян:** Предложено дать более развернутую характеристику целей и задач, оценить вклад хозяйственного освоения зоны БАМа в экономический потенциал нашей страны с более высоких народнохозяйственных позиций. Всеми была поддержана необходимость первоочередного развития инфраструктуры. Выступающие поддерживали предложения Научного совета об усилении внимания к портам Находка, Восточный, Ванино и другим проблемам. Это важнейшие транспортные узлы, через которые значительная часть продукции трассы БАМа будет идти и на экспорт, и для внутреннего пользования. Специалистам показались несколько заниженными наши проработки по освоению лесных ресурсов, так как на зону БАМа — и особенно на ее западную и восточную части — приходится значительные лесные массивы. Возможности для заготовки леса и производства лесопроductии там очень большие. Те цифры, которые назвали мы, были признаны минимальными. Но нужно учитывать, что предстоит решить очень много вопросов, прежде чем развернуть лесозаготовки: обеспечение заготовителей современной и приспособленной к этим сложным районам техникой, упорядочение деятельности самозаготовителей и т. д.

Детальному обсуждению подверглись вопросы, связанные с развитием энергетической базы. Бурятские товарищи поставили вопрос о необходимости усиления изыскательских работ и ускорения составления проекта по Мокской ГЭС на реке Витим, которая может явиться хорошим подспорьем линии электропередач от Усть-Илима до западной трассы БАМа. Мокская ГЭС как раз будет располагаться между Нерюнгринской ГРЭС в Южной Якутии и Усть-Илимской ГЭС, и позволит существенно улучшить энергоснабжение района.

Очень остро ставился вопрос о необходимости усиления проектных работ и создания опытного производства на Удоканском горно-обогатительном комбинате. Возникли споры по использованию некоторых видов комплексных руд, в частности, сыннырских. Были мнения, что вряд ли сейчас следует разрабатывать эти руды. Сыннырские — комплексное сырье и трудно увязать здесь интересы разных министерств... Члены нашего совета очень заинтересованно относятся к таким комплексным месторождениям, как сыннырское, потому что при хорошем использовании эффект от них может получиться больше, чем от некомплексных. Дело в технологическом и экономическом обосновании.

Очень большое внимание обращалось на продовольствен-

ную базу БАМа. Представители ВАСХНИЛ, которые провели большую работу по обследованию зоны БАМа с точки зрения создания продовольственных баз, подчеркивали большие возможности для организации широкого тепличного хозяйства, высказывались за необходимость формирования молочного стада в ряде районов.

В нашей комплексной программе резервируются небывало большие суммы на охрану природы. Но все-таки представители Комитета гидрометеорологии и контроля природной среды считают, что в тех специфических условиях, в которых находится зона БАМа, даже этих сумм недостаточно. Большое внимание было обращено на усиление роли природоохранных мероприятий.

Представители АМН СССР, где существует большой научный центр по исследованиям проблем охраны здоровья и постановке здравоохранения в зоне БАМа, обратил внимание на необходимость развития учреждений здравоохранения в этой зоне.

Множество вопросов самого разного характера было затронуто в выступлениях специалистов, много выдвигалось предложений. Говорилось о создании базы черной металлургии, о дальнейших перспективах каменноугольных месторождений, спорили, каким быть ТПК, промышленным узлам — что с чем комплексировать. Думаю, все эти предложения позволят улучшить документ на второй стадии.

**Корреспондент:** Когда предполагается завершить работу?

**А. Г. Аганбегян:** В четвертом квартале этого года собираемся подготовить более развернутый и обоснованный проект с учетом замечаний министерств и ведомств. И затем уже предложить его для более широкого и детального обсуждения. Возможно, потребуется еще некоторая доработка, прежде чем документ будет принят. Как показывает опыт хозяйствования в нашей стране, правильные программные документы развития производительных сил дают огромный толчок развитию отдельных районов. Вспомните первую региональную программу «Урало-Кузнецкий комбинат». Насколько она была продуманна, комплексна! Почти половина всех капитальных вложений Западной Сибири сосредоточили на этом комбинате. В результате в кратчайшие сроки удалось сформировать новую мощную базу тяжелой индустрии, целый индустриальный пояс в южных районах Западной Сибири!

Или возьмите программное постановление об освоении тюменских нефтяных месторождений, которое было принято в конце шестидесятих годов и на десятилетия определило стратегию добычи нефти в Среднеобском районе.

Мощный толчок развитию Красноярского края дало постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР, принятое в начале 1971 года, о комплексном освоении производительных сил Красноярского края на период 1971—1980 гг.

Такого рода документы несут заряд огромной силы, определяют будущее, меняют карту страны. И, я думаю, что программа БАМа, если она, конечно, будет обоснованна, правильно составлена, станет одним из таких документов. Во всяком случае я могу заверить, что наш Научный совет АН СССР по проблемам БАМа приложит все силы, чтобы обеспечить разработку программы на высоком научном уровне. Мы считаем сейчас это своим главным делом.











**БАМ строится. Проблема рационального использования и охраны озера Байкал остается.**

Светлое око Сибири находится под особым вниманием ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Известны постановления, предусматривающие дополнительные меры по обеспечению охраны и рационального использования природных богатств всего бассейна.

О жемчужине Сибири — Байкале — написано много. Повторяться мы не будем, лишь напомним, что Байкал, с его эндемичными формами, представляет собой зону сохранения элементов генетического фонда Земли; Байкал — природная фабрика по производству сверхчистой воды; вода Байкала является источником мощных гидроэлектростанций Ангары и Енисея; Байкал и его побережье предоставляют прекрасные возможности для развития индустрии туризма; Байкал является важнейшим ресурсом рыбной промышленности; Байкал — это научная лаборатория в природе.

В период строительства магистрали Байкал получил еще одно имя — простое, но твердое слово «работяга».

В настоящее время по озеру ходят сотни больших и малых судов, перевозки необходимые для стройки грузы; строятся новые и переделываются старые порты и причалы; прибывают по нему строители БАМа. Вдоль его берегов и впадающих в него рек вырубается просеки, отсыпается автомобильные дороги и железнодорожное полотно, возводятся мосты, прокладываются тоннели, строятся новые города, поселки.

Озеро и его бассейн вовлечены в многогранную деятельность человека. И, конечно, появилась острая необходимость проведения комплексных исследований в зоне строительства БАМа. Начатые Лимнологическим институтом СО АН СССР с 1976 года научно-исследовательские работы на севере Байкала, в долине Верхней Ангары позволяют характеризовать их природные условия и ресурсы, дают возможность наметить вопросы охраны и рационального использования.

Установлено, что район Северного Байкала имеет очень своеобразную циркуляцию воздушных потоков, связанную и с барическими условиями района, и с ортографической изолированностью. Здесь скопление различных примесей может происходить более интенсивно, чем в любой другой части озера. При строительстве

промышленных предприятий необходимо учитывать особенности циркуляционных потоков, чтобы сохранить в чистоте воздушный бассейн Северного Байкала, северо-восточное побережье которого является заповедным.

Продолжительность солнечного сияния на Северном Байкале достигает 1900 часов (максимумы отмечены в июне-июле). Выяснено, что пожары уменьшают приток солнечной радиации на 20—25%. Выявлена средообразующая роль лесов в преобразовании поступающей на поверхность древесины солнечной энергии.

Полученная схема воздушных потоков северо-западного и северо-восточного направления покажет, что оба эти потока пересекают район предполагаемого строительства Холодинского свинцово-цинкового горно-обогатительного комбината. Если в районе открытой разработки месторождений полиметаллических руд

экосистема здесь очень чувствительна к внешним воздействиям и может катастрофически быстро разрушиться.

В прирассовой полосе БАМа в районе поселка Душканан проводится подробное геоботаническое описание и паспортизация стоковых площадок с нарушенным и естественным покровом. В результате этого заложена основа для дальнейшего наблюдения за динамикой восстановления растительного покрова на склонах, прилегающих к трассе, что позволит в дальнейшем получить материалы к эколого-геодинамическому прогнозу региона.

При изучении формирования наносов водной эрозии и стока наносов получены интересные данные по оценке смыва взвешенных веществ с двух репрезентативных площадок. Одна из них задернованная, другая — с нарушенным покровом. Наблюдения за экogeодинамическими процессами на

го состава в их водах, поскольку в реки и само озеро поступают, в основном, вещества природного происхождения. Что касается фенолов и нефтепродуктов, то содержание первых в воде составляет 1—3 мкг/л, увеличиваясь в августе до 7 мкг/л. В грунтах фенолы не обнаружены. Наличие нефтепродуктов отмечено в водах всех исследуемых объектов в концентрациях 0,02—0,04 мкг/л. Временами концентрации нефтепродуктов превышают ПДК в несколько раз. Причиной служит медленное строительство очистных сооружений на Бурятском участке БАМа, резкое увеличение водного и наземного транспорта, утечки при заправках, транспортировке и перекачке горючесмазочных материалов.

Экспериментальные исследования показали, что после поступления дизельного топлива в воду содержание его остается в течение 2—3 суток неизменным. При-

1,5—2,0 тысячи центнеров, то есть на 20—30%; на озерах Муйской котловины в осенний период (конец августа — сентябрь) закидными неводами и ставными ловушками можно добывать до 100 центнеров рыбы (главным образом плотвы) ежегодно; на водоемах бассейна реки Киренги после проведения комплексной мелиорации, развития современного карпово-сигового хозяйства (с применением интенсивных способов искусственного воспроизводства рыбных запасов) общий выход рыбопродукции может достигнуть 4 тысяч центнеров; проведено типологическое районирование озер полосой в 200 км от реки Лены до Зей; проведено ландшафтное районирование всей полосы и прилегающих к трассе территорий; дано подробное описание озерной фауны и флоры БАМа; выдавалась карта и прогноз ледовой обстановки Байкала

# Сохранить жемчужину Сибири



будут осуществляться какие-либо выбросы, то они, безусловно, будут вовлекаться в воздушные потоки и транспортироваться по долине рек Туй и Холодной к Байкалу и населенным пунктам, расположенным на северо-западном берегу озера. При южных ветрах и в штилевую погоду атмосферные примеси будут концентрироваться в районе поселка Перевал и в предгорьях Северного Прибайкалья, способствуя образованию «смогов» и осаждению пылевых выбросов на деревья, кустарники и земную поверхность. В период дождей и снеготаяния пыль будет скатываться в долины рек и по ним транспортироваться в озеро Байкал.

При выборе промышленных площадок (в плане распространения атмосферных примесей) наиболее благоприятными являются центральные участки котловин, при условии производств атмосферных выбросов выше 300—400-метрового слоя. Выше него отмечается наиболее устойчивое направление и скорость ветра.

В связи со строительством БАМа в исследуемом районе произошло увеличение пылевых частиц в атмосфере, которые, вымываясь, увеличивают содержание химических ингредиентов в дождевых водах до 16,2 мкг/л.

Заложенные в бассейне реки Холодной эколого-геодинамические профили в верхнем, среднем и нижнем участках реки показали, что растительный покров имеет отчетливо выраженный пояс-

Прибайкальском участке БАМа показали, что сток взвешенных наносов с нарушенной площадки достигал 2230 г/м<sup>3</sup>. Сток с площадки с естественным покрытием практически не наблюдался даже в ливневые дни.

Проведенные наблюдения за режимом течений северной оконечности Байкала выявили существование не одной, а нескольких циркуляций на этом участке озера. Подтвердилось наличие ситуации, при которых загрязненные воды могут поступать на мелководные участки западного берега от порта Курлы до поселка Нижнеангарска.

Увеличение работ вдоль берегов (подготовка предпортальных площадок для пробивки мысовых туннелей и строительство обходной дороги) привело к возрастанию мутности в водах северной оконечности Байкала в 2,5—5 раз (до 27 г/м<sup>3</sup>).

Выявлено, что по сравнению с предельными пространствами рек Кичеры и Верхней Ангары донные отложения напротив реки Туй подвержены сильному воздействию стока реки. Это, вероятно, является причиной появления редуцированных сообществ донных животных, отличающихся количественной бедностью и случайным набором видов эвифауны.

Проведенные гидрохимические съемки рек Туй, Кичеры, Холодной, Верхней Ангары и Селенки показали, что в Байкале не выявлены пока существенных изменений в содержании компонентов солево-

микробиальном и физико-химическом окислении на первые пять суток при температуре байкальской воды 18—20°C дизельное топливо окисляется при исходной концентрации 0,5 мкг/л на 28%, а при концентрации 2,0 мкг/л — на 8,5%. При температуре воды, близкой к нулю, окисление нефтепродуктов растягивается на месяцы, что пагубно влияет на жизнедеятельность гидробионтов.

В результате непростительной халатности отдельных руководителей и строителей Бурятского участка БАМа Байкал продолжает загрязняться. Об этом ежедневно писали в своих номерах в 1979 году. До каких же пор это будет продолжаться? До каких пор отдельные руководители будут прикрывать свою бесхозяйственность громкими лозунгами?

В ЦЕЛЯХ охраны и рационального использования природных ресурсов Северобайкалья, в порядке оперативной помощи строителям БАМа Лимнологическим институтом СО АН СССР сделано следующее: дана предварительная оценка рыбных запасов водоемов западного участка БАМа, выданы рекомендации по развитию рыбного промысла; на основании полученных материалов о миграции рыб в озерно-речной системе Северобайкалья за счет перебора графика неводных и сетевых ловов без вложения дополнительных средств можно увеличить добычу частиковых рыб на

для движения по нему автомобильного транспорта.

Материалы Лимнологического института использованы при подготовке решения о создании Верхнеангарского и Катерского заказников.

Изучение природных ресурсов Северного Байкала в зоне строительства БАМа будет продолжено. Необходимо оценить антропогенное влияние на экосистему озера Байкал и северобайкальских озер в период строительства, эксплуатации железнодорожной магистрали и последующего хозяйственного освоения этих районов.

Наряду с продолжением изучения вышеуказанных объектов Лимнологическим институтом СО АН СССР предполагается охватить исследованиями озера, расположенные вдоль трассы Байкало-Амурской магистрали.

Проведенные научно-исследовательские работы дадут возможность оценить природные ресурсы озер вдоль трассы БАМа для их рационального использования, наметить вопросы охраны и выработать элементы прогноза.

**Г. ГАЛАЗИЙ,**  
директор Лимнологического института СО АН СССР, член-корреспондент АН СССР;

**В. БОГДАНОВ,**  
начальник Байкало-Амурской экспедиции Лимнологического института, кандидат химических наук.

пос. ЛИСТВИЧНОЕ,  
Иркутская область.

(Окончание. Нач. на 4—5 стр.).

Головко всей душой предан стране Лэпни. Десятки, а может, и сотни раз приходилось ему начинать в тайге с нуля. И всегда у него это получалось здорово, быстро, красиво, без громких фраз.

— Десять лет знаю Головко, — говорил мне Петров, — а не перестаю удивляться его разворотливости, смекалке. Не успеет приехать на новое место, глядишь, у него уже десятки добрых друзей и знакомых. А через неделю и работа вовсю кипит. Где Головко — я за этот участок всегда спокоен... Уж сколько раз предлагали ему должность повыше, условия работы покомфортнее. Ан нет, ни в какую. Вот, говорит, закончу линию, подумаю. Закончит, а впереди еще интересней трасса, еще сложнее...

Леонид Головко — роста среднего, светловолосый, постоянно в движении. Ему сорок лет. Он

## Если не я, то кто?

не терпит табачного дыма, не представляет жизни без литературы и музыки. По натуре человек общительный, добродушный, любит юмор, многолюдье, споры, конфликтные ситуации. Но если дело касается какого-либо изъятия в производстве, расхлябанности, нерасторопности, неразворотливости, пьянства, нарушения трудовой дисциплины — тут он, как кремень, суров и непримирим. Иногда может быть даже жесток. Но

ЛЭП — стройка особая. Люди здесь работают далеко не ангелы, проверенные всеми ветрами, дубленные всеми морозами, месяцами из тайги не выходят — с такими сладить не каждому начальнику по характеру. Слабонервные не для такой стройки.

Под его руководством и начали обживать лэповцы БАМ. Успели заложить лишь базу, а с трибун уже посыпались в их адрес критические замечания. Как так, БАМ строится вечно, постоянная электроэнергия должна опережать магистраль, а ее нет до сих пор? Действительно, в ту пору сложилась такая ситуация, что транспортные строители намного опередили лэповцев. В первый год работы на магистрали мехколонт смогла выполнить работ всего на 146 тысяч рублей. Это составляло 0,45 процента от общего объема работ, выполненного трестом «Востоксибэлектросетей» в Сибири.

Мизер! Такое положение дел никто не устраивало. Были приняты решительные меры, и уже со следующего года объем работ начал стремительно возрастать. Таюра, Ния, Кирента, Улькан — километр за километром все дальше на восток уходили лэповцы, ведя за собой энергетический мост от Усть-Илимской ГЭС. Зимой 1979 года в сложнейших условиях высокогорья они, наконец, перерезали Даван Байкальского хребта и вышли на территорию Бурятии. Энергия Усть-Илимской ГЭС пришла на помощь проходчикам семиклометрового Байкальского тоннеля. А в начале того же года смолкли дизельные станции в Северобайкальске. Позади 292 километра через горы, реки, тайгу, болота и бездорожье.

Снова потянулись вагончики, бульдозеры, автомашины мехколонт из Магистрального дальнего, обживать новое место, землю непосредственно у Бай-

кала. В Северобайкальске Головко в считанные дни сумел развернуть производственную базу, и уже накануне праздника 8 Марта лэповцы установили первые две опоры, с которых и начался их путь от Байкала к Витиму.

УЧАСТОК Головко первым на БАМе, да и вообще среди сибирских и дальневосточных лэповцев, внедрил метод раскатки провода с помощью вертолета. Представители одного из научно-исследовательских институтов сконструировали специальное приспособление, крепящееся к вертолету, на него надевается барабан с проводом — и поехало... Производительность труда возрастает в 4—5 раз, особенно этот метод раскатки перспективен в горных районах, как раз таких, как север Бурятии. Правда, пока еще с приспособлением этим не все ладится, но первые шаги сделаны. Не без помощи нового метода лэповцы опередили строи-



С началом строительства Байкало-Амурской магистрали производственное геологическое объединение «Бурятгеология» существенно усилило геологоразведочные и научно-исследовательские работы в зоне Бурятского участка БАМа.

Основные направления геологоразведочных работ заключались в создании крупной минерально-сырьевой базы для развития цветной металлургии и строительной индустрии, в поиске необходимых запасов подземных вод. В значительных объемах проводились геологическая, геофизическая, гидрогеологическая и инженерно-геологическая съемки.

В 1980 году завершается детальная разведка первой очереди Холоднинского полиметаллического месторождения — крупной базы промышленности по производству свинца и цинка. Это месторождение рассматривается в качестве главной основы формирования Северо-Байкальского ТПК.

Поисковыми и геологическими работами установлены перспективные площади и геофизические аномалии на комплексе полезных ископаемых и в первую очередь на свинец, цинк, никель и другие. Начаты работы по геологической оценке комплексных калий-глиноземных руд крупного Сынырского массива и ведутся поиски эффективной схемы их переработки. Планируется подготовить месторождение к предварительной разведке в 1982 году.

Разведаны и переданы «Сибгипротрансу» девять месторождений строительного камня и песчано-гравийных смесей, чем полностью удовлетворена заявка Министерства транспортного строительства СССР на данные виды сырья.

Выявлены месторождения силикатных песков, цементного и кирпичного сырья. Завершены поиски строительных материалов для будущего Холоднинского горно-обогатительного комбината. Ведутся поисковые работы на облицовочное сырье, подготовка крупнообъемного месторождения строительного камня и оценка вмещающей пород Молодежного месторождения хризотил-асбеста.

За годы десятой пятилетки изучены гидрологические и ин-

## Геологи на Бурятском участке магистрали

женерно-геологические условия зоны Бурятского участка БАМа на площади более десяти тысяч квадратных километров, разведаны источники водоснабжения всех восьми станций участка, начато изучение экзогенных геологических процессов. В эти же годы проведена крупномасштабная геологическая съемка на площади 8870 квадратных километров и аэрофотогеологическое картирование на площади 15400 квадратных километров, подготовлена к изданию геологическая карта, завершается составление прогнозно-металлогенической карты БАМа.

Выполненный комплекс геологоразведочных и производственно-тематических работ создают основу для развития мощной минерально-сырьевой базы и научные предпосылки для поисков новых месторождений полезных ископаемых. В 80-е годы производственное геологическое объединение «Бурятгеология» планирует продолжить геологоразведочные работы в объемах, близких к достигнутым. Вполне определенно, что проведенными работами будут выявлены и оценены новые месторождения, укрепляющие минерально-сырьевую базу планируемого Северо-Байкальского ТПК.

Вместе с тем хотелось бы отметить, что некоторыми министерствами неоправданно заты-

вается освоение подготовленных к эксплуатации месторождений. Так, Министерством промышленности строительных материалов СССР до сих пор не проведены изыскательские и проектные работы по освоению Молодежного месторождения хризотил-асбеста, запасы руд которого утверждены еще в 1967 году. Месторождение расположено в 20—25 километрах от строящейся трассы БАМа, характеризуется уникально высоким содержанием текстильных сортов асбеста в рудах (1,26% при валовом содержании 7,81%), благоприятными для полной отработки открытым способом. Технологические исследования сортового асбеста и испытания асбестово-технических текстильных изделий подтвердили их высокие качества. Технико-экономическими расчетами, выполненными на запасах Молодежного месторождения, установлена возможность строительства высококачественного горнообогатительного комбината производительностью 200—500 тысяч тонн руды в год при окупаемости за 3—4 года. Сроки строительства комбината определялись временем подхода БАМа. В настоящее время строительство железной дороги идет высокими темпами — весной этого года поезд пришел в поселок Нижнеангарск, а осенью придет на новую станцию Кичера. Протрассовая автомобильная дорога построена до будущей станции Таксимо, расположенной в тридцати километрах от Молодежного месторождения. На наш взгляд, пора формировать проведение инженерно-геологических изысканий под строительство объекта и составление проекта отработки этого весьма ценного для народного хозяйства месторождения.

П. ШОВОГОРОВ, генеральный директор производственно-геологического объединения «Бурятгеология».

г. УЛАН-УДЭ.

У СОСЕДЕЙ БУРЯТСКОГО УЧАСТКА БАМА

## ВТОРОЙ ЭКЗАМЕН

Такого трудного и ответственного экзамена у строителей железных дорог еще не было. В 1981 году, всего через три года после пуска первого поезда, в постоянную эксплуатацию будет сдан Западный участок Байкало-Амурской магистрали протяженностью 261 километр: от города Усть-Кута до станции Кунерма.

Уже с самого начала текущего года строители Западного участка наметили и осуществили меры по решительному изменению некоторой успокоенности строительных подразделений, с которой на трассе встретили завершающий год десятой пятилетки: дескать, кого и чего бояться, поезда идут, станции строятся, мосты почти готовы. Был организован в системе Главбамстрой новый трест Ленабамстрой с дислокацией на станции Усть-Кут, в который влились все действующие на трассе строительно-монтажные поезда. Управляющий новым строительным подразделением В. А. Лебедь говорит, что такое подразделение коллектива управления строительства Ангарстрой сразу позволило значительно повысить оперативность и гибкость в управлении стройкой.

У треста Ленабамстрой план текущего года — около 70 миллионов рублей. Как ни трудно на готовящейся к сдаче линии, мало у кого есть сомнения в успехе дела. Например, коллектив строительно-монтажного поезда № 571 из поселка Улькан (209 километр) принял социальное обязательство в 1980 году закончить 75 процентов всего объема работ по подготовке к пуску своего участка. А они велики и сложны. Работа осложняется

еще и тем, что ни в коем случае нельзя останавливать поезда, снабжающие Бурятский участок БАМа грузами.

Напряженная программа у механизаторов треста Запбамстроймеханизация. Они выполнили успешно план первого квартала и завоевали в соревновании переходящее Красное знамя Минтрансстроя и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта. Есть план и полугодия и восьмью месяцев. Среди многочисленных коллективов треста по-прежнему выделяется своими успехами мехколонна 131, коллектив которой выступил с призывом досрочно завершить работу по подготовке линии Усть-Кут — Кунерма к вводу в эксплуатацию. Уже в сентябре они решили полностью сдать генподрядчику перегон от развезда Молчан до станции Ния. Для работы на линии организованы два десятка механизированных комплексов.

Пожалуй, более всех могут чувствовать себя спокойными и уверенными мостостроители из треста «Мостострой-9». Стоимость объемов работы по доведению до пусковой кондиции всех мостов от Усть-Кута до Кунермы (а их более 70) составляет всего один миллион рублей.

Активизировали свою деятельность и шефы. Сейчас на всех станциях, входящих в пусковой комплекс, кипит работа. Многие объекты гражданского и производственного назначения они обязались сдать досрочно, к открытию XXVI съезда КПСС.

В. ДАНИЛЬЧЕНКО, соб. корр. газеты «БАМ».

г. УСТЬ-КУТ.

## ДЕЛ И ЗАБОТ МНОГО

По решению Секретариата ЦК ВЛКСМ на Читинском участке БАМа начал действовать штаб ЦК ВЛКСМ. О работе штаба рассказывает начальник штаба Виктор ТУРКО.

В ДЕКАБРЕ прошлого года в связи с окончанием строительства линии Тынды — Беркалит и передислокацией производственных подразделений в Чарскую долину ЦК ВЛКСМ решил взять под свой контроль и этот участок БАМа. Он стал шестым после Центрального, Западного, Восточного, Бурятского и Якутского участков, где действуют представители ЦК ВЛКСМ для оказания оперативной помощи молодым строителям в их производственной и культурно-бытовой жизни.

На Читинском отрезке БАМа действуют четыре промисловых участка управления строительства БАМстройпуть и семь мехколонн треста «БАМстроймеханизация». Поезда строят временный поселок на станции Чара, мехколонны отсыплют автомобильную дорогу Чара—Хани. Это примерно 1100 строителей, 660 из них — молодежь. Мы создали три первичных комсомольских организации на базе тех строительных подразделений, которые заканчивают передислокацию в Чару. Будут созданы комсомольские организации в мехколоннах №№ 148 и 151.

Штаб ЦК ВЛКСМ взял курс на создание комсомольско-молодежных коллективов как хорошей школы профессионального и нравственного воспитания молодых рабочих. Пока у нас два таких коллектива — бригада Михаила Смирнова из СМП-577, созданная на основе отряда «Читинский комсомолец», и участок мастера Василия Федоровича Гуриновича из СМП-576, созданный из бойцов первого белорусского отряда имени Ге-

роя Советского Союза Николая Кедышко.

В комсомольско-молодежной бригаде коммуниста Михаила Смирнова 25 человек. Ребята сдали под отделку уже четыре общежития, причем последнее из них, на 120 мест, — на десять дней раньше срока. Сейчас они строят школу на 320 мест. Вся работа ведется по бригадному порядку. На первом же собрании комсомольцы выступили с инициативой досрочно встретить 60-летний юбилей комсомола Забайкалья, который будет отмечаться 12 января 1981 года.

По-ударному трудятся и бойцы белорусского отряда. Их комсомольско-молодежный участок из 38 человек уже построил общежитие, магазин, заканчивает строительство столовой на 150 мест.

Каковы же первоочередные задачи строителей и штаба?

Мехколонны треста должны сдать в этом году пригласительную дорогу Хани—Чара, однако есть опасность срыва обязательств из-за низких темпов строительства искусственных сооружений. Основные свои усилия штаб будет направлять на оказание помощи мостовикам в обеспечении их металлическими конструкциями и железобетоном. Уже завязаны связи с комитетами комсомола заводоуправлений, с их обкомами комсомола, претворяется в жизнь принцип рабочей эстафеты.

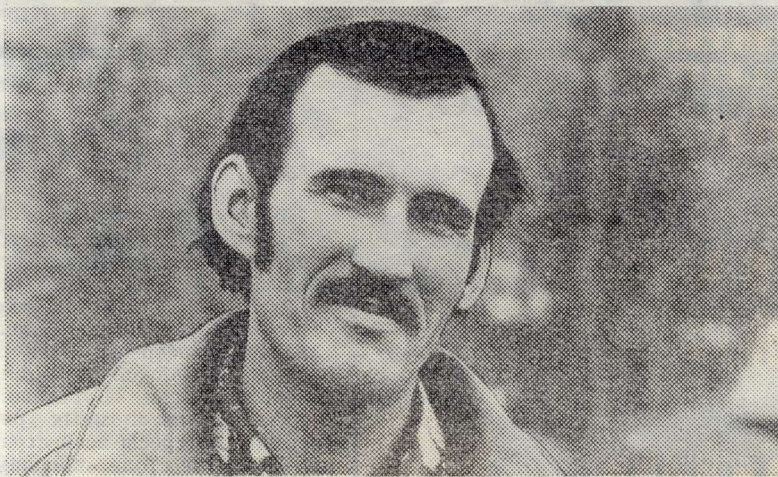
Вторая задача: настала пора вплотную заняться бытом и досугом молодых бамовцев. Короче, дел и забот как у нас, так и у строителей, много. л. ЧАРА.

БАМ В ЛИЦАХ

### Его дорога

Дорога на БАМ для Василия Цивилева не была долгой: он родом из забайкальского поселка Баргузин. Зато теперь он — хозяин самых длинных трасс. От Усть-Кута до Слюдяны прошел БАМ бригадир водителей автобазы треста «Нижнеангарск-трансстрой» В. Цивилев. В Северобайкальске он личность известная: член Бурятского обкома комсомола и комитета комсомола автобазы.

НА СНИМКЕ: В. Цивилев. Фото А. Пьянова.



тельство железнодорожного пути на два года.

Об этом мне Петров не без гордости сказал в день прихода первого поезда в Северобайкальск.

ТЕПЕРЬ у лэповцев новая задача — продолжить линию от Северо-Муйского тоннеля до будущей станции Таксимо. Это еще 121 километр и плюс самая крупная на БАМе узловая подстанция. Энергетический мост от нее повернет круто на север, к золотоносному Бодайбо. А настоящая нить победит снова вдоль Байкало-Амурской к Витиму. Отсюда еще 32 километра — и лэповцы на створе будущей Мокшской ГЭС, проекты которой усиленно разрабатываются сейчас многими специалистами. Прямо же по курсу — Кодарский хребет, Чара, Тынды. Задача у лэповцев на нынешний год — сдать в эксплуатацию Северомуйск — Таксимо и 146-километровую трассу Тынды — Дипкун с круп-

ными подстанциями.

...На днях встретился я снова с Николаем Кузьмичом Петровым. Ехали вместе в Нижнеангарский аэропорт. В машине он обложился какими-то чертежами, расчетами и все что-то прикидывал. Я спросил — что?

— Да вот никак не дается нам конструкция раскаточного устройства к вертолету. Очень перспективная штука, а исследователи и конструкторы тнут с решением, а нам ждать некогда. Вот я и думаю, что к чему, в чем загвоздка. Ничего, решим и эту проблему. — И Петров захлопнул папку, поскольку мы уже подъезжали.

— А сейчас куда направляетесь?

— В Новосибирск, на научную конференцию по развитию производительных сил Сибири. Меня пригласили выступить с докладом.

— На какую тему?

— О проблемах строительства линий электропередач в рай-

оне Байкало-Амурской магистрали и о способах их решений. Но стержень моего выступления — это ЛЭП и охрана природы. Для БАМа нужны, я постоянно говорю об этом, принципиально новые способы прокладки энергетических мостов, нужны новые механизмы, конструкции, средства передвижения. Дирижабли в конце концов. Все это сторицей окупится в будущем. К сожалению, за темпами строительства многие об этом забывают. А некоторые и слышать не хотят, действуют по принципу: после меня — хоть потоп. Я категорически против такого подхода к БАМу, и буду об этом твердить всегда и везде.

— По принципу: если не я, то кто же?

— Вот именно! Если не мы, то кто же?

ИРКУТСК — СЕВЕРБАЙКАЛЬСК — СЕВЕРОМУЙСК.



# БАМ 80

ПОИСК + ПРОБЛЕМЫ + СВЕРШЕНИЯ

♦ КУЛЬТУРНАЯ ЖИЗНЬ

## РОЖДЕНИЕ ТЕАТРА

В этот вечер зал Дома культуры «Байкал» был полон. Театр рабочей молодежи «Вдохновение» показывал свою первую работу — спектакль Александра Вампилова «Провинциальные анекдоты». Премьеры с нетерпением ждали и артисты, и зрители...

Главное преимущество самодельных театров в том, что рампа никогда не делит зал и сцену, ведь артисты и зрители — товарищи по работе. Днем они заняты созидательным трудом на строительных площадках, вечером, в театральном зале, ведут общий разговор о пережитом, о наболевшем в производственной и общественной жизни. Может быть, именно поэтому зал не отделился занавесом. Зрители, рассматривая открытую сцену, шумно обговаривали детали интерьера провинциальной гостиницы, где через несколько минут развернется действие спектакля.

И вот прямо из зала поднимаются на сцену артисты, которых представляет зрителям руководитель театра Нинель Васильевна Звонкова. Ангела Рама — работник детского сада, Нелли Казакова — монтер пути, Галина Нечай — бригадир маляров, Володя Плюснин и Михаил Шемяков — сварщики, Павел Герасименко, Александр Решетняк и Александр Михайлович Кротов — плотники. Через несколько минут привычные знакомцы, добрые товарищи по труду, представленные как артисты, превратились в героев первого анекдота «20 минут с ангелом». Потом зрители познакомились со вторым анекдотом «История с метранпажем».

И вот спектакль окончен... Под громкие аплодисменты артистам вручают грамоту Северобайкальского райкома комсомола и свидетельство о рождении молодежного театра, в котором написано: социальное происхождение — рабочий. Дата рождения: 29 июня 1980 года. Место рождения: БАМ, поселок Северобайкальский с.к. Имя: «Вдохновение».

Горячо приняли работу театра молодые строители Кичеры и других притрассовых поселков Бурятского участка магистрали.

Первый спектакль. Первый успех. Первые аплодисменты. Но главное, чему больше всего радуются в коллективе театра, это новому пополнению самодельных артистов. До спектакля в театре было около тридцати человек, а первый успех вдохновил еще многих зрителей, решивших посвятить свое свободное время трудному и увлекательному искусству сцены.

С. АКИМОВА.  
п. СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК.

Самые оживленные километры Бурятского участка БАМа сегодня — это, пожалуй, отрезок длиной в 27 километров от реки Кичеры до будущей станции Дзелинда. Попал я сюда в жаркий июньский день и чему поразился первому — это разливу Кичеры. Запоздалая весна, а потом внезапно обрушившаяся жара превратили топи и болота в огромные мелководные озера. Паводок затопил наполовину палатки, строения, оборудование мостовиков, строящихся мост через эту коварную речку. Никто не ожидал такого буйства природы, многих оно застало врасплох.

Правда, притрассовая автодорога, поднятая насыпью над болотами, осталась целехонкой. По ней, увлекая тучи пыли, снова туда-сюда мощные самосвалы. Те, у которых на дверцах была эмблема МК-135, сворачивали к зеркалу озера, появившегося вчера, и, высыпав в него порцию гравия и песка, уносились назад, к карьере.

27 километров из 40 третьего перегона бурятского участка БАМа — это и есть рабочая площадка МК-135, одного из лучших коллективов треста Забамстроймеханизация. Мехколонна начинала отсыпку первых ленток БАМа на Западном участке в Иркутской области, прошла Звездный, Улькан,

## Вперед, к Кичере!

♦ РЕПОРТАЖ

Куерму, Даван. Еще недавно ребят из этого подразделения я встречал на Байкальском прижиме, на строительстве перегона Северобайкальск — Нижнеангарск. Первый поезд по железнодорожной ветке в обход мысовых тоннелей пришел в Нижнеангарск. Теперь у МК новое направление — Кичерское.

— Изменилась и ситуация производства работ, — сказал начальник мехколонны М. Л. Буйнов. — На прижиме силами механизированных колонн 142, 160, 161 и нашей отрезано, отнято от скал около 4 миллионов кубометров камня, а здесь нам предстоит наоборот всыпать в земляное полотно 3 миллиона кубометров грунта. Здесь долина, поэтому насыпь приходится поднимать над топами и марями. Видите, как разлилась нынче Кичера? Такого за пять лет на БАМе я не встречал...

Участок строительства магистрали от Нижнеангарска до Кичеры, а далее до Дзелинды и Ангои сегодня в центре внимания транспортных строителей

Северного Забайкалья. В день рождения комсомола первый поезд должен прибыть на станцию Кичера. Так записано в социальных обязательствах треста Нижнеангарскстрой, так решил комсомольско-молодежный поезд 608, костяк которого составляют бойцы ударного отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ. Они высадились в глухой тайге весной 1978 года, прочно обосновались, построили временный поселок Кичеру, выполнили большой объем работ, предшествующий укладке рельсов. Понятно нетерпение ребят, ожидающих главного события. А оно без механизаторов Забамстроймеханизации не состоится. В свою очередь, коллектив МК-135 наращивает объемы работ на этом отрезке, сосредоточивает здесь лучшие свои силы, технику. Он четко спланировал график производства работ, строго контролирует его выполнение. На новом месте пришлось механизаторам перестраиваться и на другой метод организации работ. Особо это почувствовалось

в карьере, где машины не простаивают ни минуты.

Так, меняя дислокацию, методы работы, приспособившись к местным условиям, шагает по БАМу передовое подразделение треста Забамстроймеханизация. Одна треть коллектива мехколонны трудится с первых дней БАМа. Экскаваторщик, член партбюро Р. Лисовец, экскаваторщик В. Плюснин, И. Шевчук, бульдозерист, член партбюро Н. Горобченко, водители А. Дудник, А. Грубой, мастер З. И. Рыжкова, заместитель начальника Н. Е. Посохов, главный механик В. А. Димитриенко, прораб В. Ф. Москалюк и многие другие продолжают приумножать славу мехколонны и на шестом году «стройки века», на каждом новом рабочем участке. Еще в прошлом году завершена пятилетка, досрочно выполнена программа полугодия завершающего года.

Досрочная сдача земельного полотна под укладку рельсов на перегоне Нижнеангарск — Кичера — сегодняшняя задача механизаторов. Осталось еще засыпать в фундамент главного пути 800 тысяч кубометров грунта, и мехколонна начнет осваивать следующий отрезок БАМа.

К. СТЕПАНОВ.  
п. КИЧЕРА.

♦ В ПРЕСС-КЛУБЕ «ЛОГОС»

С директором строительства Южно-Якутского угольного комплекса Евгением Александровичем Варшавским (на снимке) впервые мы встретились в Нерюнгри. В марте 1979 года в г. Тынды Амурской области работала Всесоюзная научно-практическая конференция «Человек на БАМе», а после конференции члены Научного совета АН СССР по проблемам БАМа провели очередное заседание в Нерюнгри — центре формирующегося в Южной Якутии территориально-производственного комплекса. Гостей познакомили с достопримечательностями Нерюнгри. И одним из гидов — знающим, заинтересованным, остроумным — и был Евгений Александрович. О чем бы он ни рассказывал — об уни-



## Гость из Нерюнгри

кальном угольном разрезе, строящейся — крупнейшей в стране — обогатительной фабрики, о домостроительном комбинате с цехом ЖБИ, о новом поселке и крупнейшем сельскохозяйственном комплексе, который будет крупнейшим на востоке, об аэропорте в Чульмане — и тоже крупнейшем, рассчитанном на Ту-154, — чувствовалось, что человек этим живет, всё здесь ему дорого. Его понять можно — он приехал сюда одним из первых, начинал, пережил вместе со стройкой все ее неудачи и радости.

А недавно Евгений Александрович был гостем редакции «За науку в Сибири». И рассказывая о Нерюнгри, снова покорила слушателей. Сегодня на Нерюн-

ринском угольном разрезе работы идут полным ходом. Нерюнгри уже выдает стране продукцию. Хорошее город Нерюнгри, который застраивается по генеральному плану (надо заметить, что это один из немногих городов БАМа, в котором с самого начала прокладываются постоянные инженерные коммуникации, строят очистные сооружения). Многие жители Нерюнгри живут в квартирах со всеми удобствами.

Но есть еще много проблем, которые дирекция строительства Южно-Якутского угольного комплекса сегодня решить не в силах. Почему? Об этом Е. А. Варшавский обещал написать статью.

Фото В. Полякова.

## ШЕФСТВО ВЗАИМОВЫГОДНО

Хорошая деловая дружба связывает коллектив мехколонны № 138 с нашим подшефным совхозом «Северный». Каждое лето мы помогаем труженикам села убрать урожай, заготовить корма. В прошлом году мы помогли хозяйству запчастями, послали трактор на перевозку сена, доставляли горячее, дрова. Сейчас наши механизаторы строят дорогу Уоян — Кумора.

Из совхоза «Северный» в торговую сеть Нового Уояна посту-

пают картофель, молоко, мясо и другие продукты.

Шефские связи строителей БАМа и тружеников сельского хозяйства выгодны, перспективны. Они способствуют развитию сельскохозяйственной зоны Байкало-Амурской магистрали, обеспечению населения свежими продуктами.

И. МАТВЕЕВ,

прораб.

«Северный Байкал».

п. НОВЫЙ УОЯН.



На снимке: идут занятия в художественной школе в поселке Северобайкальск.  
Фото А. Пьянова.

## ТРУДНЕЙШИЙ УЧАСТОК

Проложить рельсы — часть дела. Главная задача, конечно, — хозяйственное освоение этой зоны в ближайшие пятилетки. На участке от Нижнеангарска до Чары сплелись интересы Иркутской и Читинской областей, Амурского края, Бурятской и Якутской автономных республик, интересы всей страны. Поистине столь «крепкий орешек» можно одолеть только коллективными усилиями всех сибиряков, трудящихся всех союзных республик.

Назовем лишь некоторые проблемы этого региона: создание Северобайкальского территориально-производственного комплекса, Удоканского промышленного узла, разработка Сынырского месторождения, охрана и использование природных ресурсов озера Байкал... Это программы такого масштаба, на осуществление которых государству не хватило бы и двух столетий. А нам необходимо эти задачи реализовать за два десятилетия — до 2000 года.

В чем наши главные резервы? На этот вопрос дают

четкий ответ постановления партии и правительства: в дальнейшем — укреплении союза науки и производства, в совершенствовании хозяйственного механизма, методов планирования.

Каким должен быть главный метод осуществления крупнейшей стройки Сибири? Программно-целевой подход в решении всех задач зоны БАМа.

...Десятая пятилетка финиширует. Строители железнодорожной магистрали — благодаря своему героическому труду — блестяще выполняют все намеченные планы. Они, конечно, не снизят темпов и в следующем пятилетии: первые поезда пройдут насквозь от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре!

Несомненно, на XXVI съезде КПСС будет намечена конкретная программа дальнейшего социально-экономического развития региона БАМа. И отсюда, что для этого немало потрудились ученые СО АН СССР, СО ВАСХНИЛ, СО АМН СССР.

Могущество нашей Родины и далее прирастать будет Сибирью!

Редактор газеты «БАМ»

И. М. ШЕСТАК.

Редактор еженедельника

«За науку в Сибири»

В. Б. МАТВЕЕВ.