

В девятый раз газеты «БАМ» и «Наука в Сибири» объединяют свои выпуски. Это содружество как бы символизирует обязательную связь науки и практики, которая цементирует фундамент любой крупной работы. Вторжение в необжитые труднодоступные районы, подготовка к освоению богатых природных ресурсов, строительство на БАМе — все это требует решения множества вопросов — серьезных, трудных, неожиданных.

В очередном совместном выпуске двух газет рассказывается о сегодняшнем дне стройки, ее победах, трудностях, проблемах, о работе ученых страны.



# Наука в Сибири БАМ

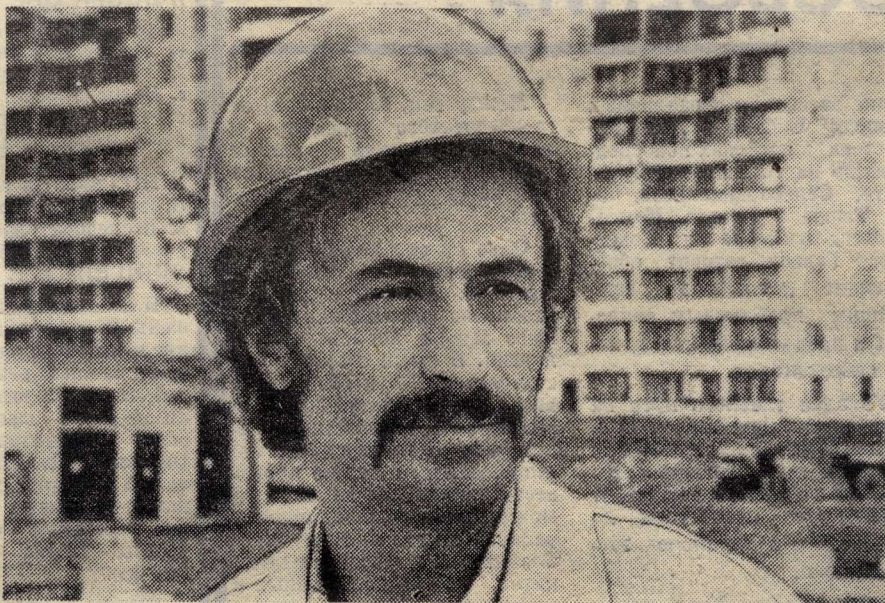
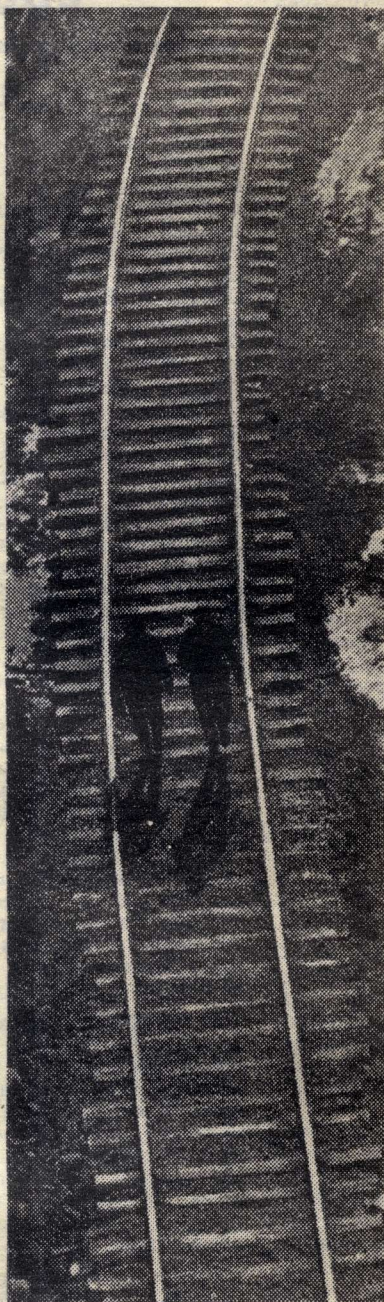
Еженедельник Президиума  
ордена Ленина Сибирского отделения  
АН СССР и Объединенного профсоюзного комитета  
СО АН СССР  
№ 33 (1114).

Орган Глазбамстроя, Дирекции  
строительства БАМа и Дорпрофсожа  
транспортных строителей БАМа.

25 августа 1983 г.

№№ 67—68 (588—589).

## Девятый ежегодный специальный совместный выпуск



Знатный строитель Тынды, бригадир Мусаиб Аюбов.



Строится Северо-Муйский тоннель.

В. И. ПАВЛОВ,  
секретарь Амурского обкома КПСС.

### ПРИЧАСТНОСТЬ К БОЛЬШОМУ ДЕЛУ

Вопросам освоения Сибири и Дальнего Востока Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР уделяли и уделяют особое внимание. Один из примеров тому — принятое в 1974 году постановление о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Пройдя через северную часть Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятскую, Якутскую АССР и Хабаровский край, магистраль свяжет воедино всю обширную территорию Северо-Востока, обеспечит комплексное развитие производительных сил в районах, тяготеющих к Байкало-Амурской магистрали.

На территории, прилегающей к БАМу, сосредоточены громадные природные богатства — это создает благоприятные условия для развития в зоне БАМа мощного экономического потенциала.

Сегодняшний день говорит о реальности выводов, сделанных учеными: дорога начинает себя оккупать уже на этапе строительства.

В Южной Якутии, которую справедливо называют жемчужиной БАМа, в настоящее время широким фронтом осваивается Нерюнринское месторождение. Здесь ежегодно добывают и поставляют народному хозяйству миллионы тонн высококалорийных углей. Минерально-сырьевые ресурсы, разведанные на территории юга Якутской АССР, представляют большую ценность. Они дают возможность создать здесь крупный территориально-производственный комплекс.

Подобный регион с большими запасами угля, железной руды и других минералов находится на территории Читинской и Амурской областей.

Особое внимание сегодня привлекает заготовка и переработка деловой древесины, запасы которой в зоне БАМа исчисляются миллиардами кубометров.

В Амурской области созданы три леспромхоза, которые ежегодно заготавливают 1,5 тыс. м³ деловой древесины. Начата добыча полезных ископаемых. Рождаются новые промышленные предприятия, встают города и поселки. Но нельзя сказать, что все эти работы





# Причастность к большому делу

(Окончание. Нач. на 1 стр.).

увязаны в один комплекс, подчиняются единой стратегии. Здесь уместны такие термины, как разрозненность, некомплексность, неувязки. Нужна единая, четкая, детально продуманная программа хозяйственного освоения зоны БАМа, которая бы свела воедино весь комплекс проблем. Медлить нельзя. На БАМе сегодня работает и проживает более 350 тысяч человек. Они должны знать, как строить свою жизнь дальше, какие перспективы открываются перед ними. Иначе строители БАМа уйдут из зоны освоения. А это значит, что через некоторое время придется снова заселять столь сложный, необжитый район Дальнего Востока. Поэтому мы непосредственно сейчас должны вести непрерывную работу по закреплению кадров на местах. И надо вооружиться таким убедительным документом, как единая комплексная программа. Она, в первую очередь, должна быть нацелена на решение межотраслевых и отраслевых проблем.

Создание территориально-производственных комплексов в зоне БАМа требует участия многих министерств и ведомств. Их доли вклада должны быть четко определены планирующими органами.

Уже сегодня нужно подумать о том, как наиболее эффективно использовать минерально-сырьевые запасы. Речь должна идти об их глубокой переработке. Нужны конкретные рекомендации.

Для решения многих вопросов требуется проведение комплекса исследований.

Другая экономическая функция магистрали состоит в том, что она будет способствовать развитию внешнеторговых связей СССР и созданию на Востоке страны новой крупной экспортной базы. Ввод ее в действие позволит не только расширить перечень товаров для стран Тихоокеанского бассейна за счет ресурсов новых районов, но и ускорить доставку нынешней экспортной сибирской продукции, а также организовать в больших масштабах новый вид международных транспортных услуг — транзитные перевозки грузов из европейских стран в бассейн Тихого океана.

Сегодня БАМ на грани большого события. Строительство магистрали вступило в завершающую стадию. В 1984 году будет открыто, как это предусмотрено решением XXVI съезда КПСС, сквозное рабочее движение. Амурский обком КПСС направляет усилия партийных, хозяйственных органов, коммунистов, рабочих, инженерно-технических работников многонациональной стройки на выполнение этой задачи — поистине великой. К этому историческому моменту страна готовилась десять лет. Партийные организации проводят большую политико-массовую работу, еще шире разворачивается социалистическое соревнование. Каждый стремится в завершающие дни строительства магистрали работать лучше. Причастность к большому делу окрыляет.

г. БЛАГОВЕЩЕНСК.



## ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОСВОЕНИЯ

- ПОИСК — РАЗВЕДКА
- РЕСУРСЫ ЗОНЫ МАГИСТРАЛИ:
- УДОКАН — МЕДЬ
- НЕРЮНГРИ — УГОЛЬ
- ПРИАМУРЬЕ — ЛЕС

30 августа — 4 сентября 1983 г. в Благовещенске и непосредственно на трассе, в пос. Февральске, будет проводиться XVII выездная сессия Научного совета АН СССР по проблемам БАМа.

Научный совет по проблемам БАМа (председатель — академик А. Г. Агавбеги) был создан в 1975 г. с целью координации деятельности многих научных организаций, занятых разработкой проблем строительства магистрали и хозяйственного освоения ее зоны. Он систематически про-

севера Читинской области и Бурятской АССР.

Амурская область, в пределах которой входит почти половина строящейся трассы БАМа, резко отстает в этом отношении. Ее территория слабо изучена и, как следствие этого, — недостаточно выявленных, разведанных и подготовленных к промышленному освоению месторождений минерального сырья. На изучение полезных ископаемых в Амурской области долго не обращалось должного внимания.

## ПРОБЛЕМЫ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ

водит заседания в различных городах Сибири и Дальнего Востока, в поселках непосредственно на трассе — в Усть-Куте, Северобайкальске, Чаре, Тынде и Ургале, Комсомольске-на-Амуре и Советской Гавани; готовит обобщающие доклады по важнейшим проблемным вопросам и предложения для центральных органов.

Укладка главного пути на всем протяжении трассы Байкало-Амурской магистрали близится к завершению. Но еще много работы предстоит строителям магистрали до ее сдачи в постоянную эксплуатацию.

Одна из важнейших задач сегодня — промышленное освоение природных ресурсов зоны БАМа, в первую очередь — минерально-сырьевых. Здесь есть месторождения каменных и бурых углей, ряд черных, цветных и редких металлов, нерудные полезные ископаемые (слюда, асбест и др.). Промышленное освоение большинства месторождений задерживалось в связи с отсутствием дорог. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали резко изменило обстановку. Запасы каменных углей юга Якутской АССР, в том числе Нерюнринское, уже освоены. Разведаны и подготавливаются к промышленной эксплуатации месторождения железных руд, меди, свинца и цинка, асбеста в примыкающих к трассе районах юга Якутии,

Между тем, особенности ее геологического строения и металлогенический анализ свидетельствуют о больших потенциальных возможностях.

Одна из важнейших в настоящее время геолого-экономических проблем — анализ вариантов размещения будущего завода черной металлургии. В связи с этим представляется необходимым вновь оценить потенциальные возможности известного Гаринского железорудного месторождения, а также произвести оценку Ханинского и Бомнакского железорудных районов с рудами типа Чаро-Токкинского железистых кварцитов, но расположенных в значительно более благоприятных условиях непосредственно в зоне магистрали.

Программой сессии Научного совета предусмотрено рассмотрение перспектив расширения минерально-сырьевых ресурсов зоны БАМа в пределах Амурской области и вопросов направления геолого-поисковых и разведочных работ.

Рекомендации сессии, несомненно, будут способствовать решению основной проблемы — широкого хозяйственного освоения минерально-сырьевых богатств зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

**В. КУЗНЕЦОВ,**  
академик, заместитель  
председателя Научного  
совета АН СССР по  
проблемам БАМа.

г. НОВОСИБИРСК.

В западной своей части Байкало-Амурская магистраль проходит по землям, перспективным для поисков нефти и газа. Главные перспективы этой зоны связываются с так называемым Непским сводом — геологической структурой, открытой и разведываемой иркутскими геологами и геофизиками.

На возможность обнаружения в Восточной Сибири залежей нефти и газа ученые указывали давно. Еще в предвоенные годы об этом писали академики А. Д. Архангельский и И. М. Губкин, с конца пятидесятых годов за скорейшее изучение и освоение богатств этого региона энергично выступал крупнейший советский нефтяник академик А. А. Трофимук. В шестидесятые годы по его настоянию, поддержанному многими сибирскими учеными, было начато глубокое бурение, и уже первая скважина в районе поселка Марково дала нефтяной фонтан из древнейших кембрийских отложений.

Особенно интенсивно поисково-разведочные работы на Непском своде развернулись в десятой и одиннадцатой пятилетках, когда решениями XXV и XXVI съездов КПСС было указано на необходимость усиления поисков нефти и газа в Восточной Сибири. Эти работы получают надежное научное обоснование в исследованиях ученых Сибирского НИИ геологии, геофизики и минерального сырья (СНИИГГиМС) Министерства геологии СССР и Института геологии и геофизики СО АН СССР, расположенных в г. Новосибирске, а также Восточно-Сибирского НИИ геологии, геофизики и минерального сырья (ВостСибНИИГГиМС) в г. Иркутске и Всесоюзного нефтяного научно-исследовательского геологоразведочного института (ВНИГРИ) в г. Ленинграде.

В последние годы напряженный и трудный поиск в пределах Непского свода привел к важным результатам — иркутские геологи и геофизики открыли здесь Даниловское, Верхнеочное, Ярактинское, Дулисьминское и целый ряд других газонефтяных и нефтяных месторождений, которые удалены от трассы БАМа на 300—500 км.

Вместе с тем нельзя не отметить, что поиски нефти и газа на Непском своде, как и в других районах Восточной Сибири, — задача исключительно трудная. Можно со всей определенностью утверждать, что ни отечественная, ни зарубежная геологоразведочная практика еще не сталкивалась с объектом такой сложности.

Прежде всего залежи нефти и газа на Непском своде связаны с древнейшими вендскими и кембрийскими геологическими образованиями, возраст которых 500—650 млн. лет. В мире нет другого региона, где значительные запасы углеводородов находились бы в таких древних осадочных толщах.

Вторая особенность, осложняющая изучение перспектив нефтегазоносности региона, связана с проблемой оценки качества и объемов резервуаров нефти и газа. В геологическом разрезе здесь преобладают карбонатные и карбонатно-соленосные толщ, характеризующиеся весьма прихотливым развитием коллекторов, с большим трудом поддающихся изучению.

В северо-западной части рассматриваемой территории на поверхности и среди пород осадочного чехла широко распространены интрузии траппов (изверженные лавы древних вулканов).

Еще одна особенность региона состоит в широком развитии в разрезе мощных толщ многолетнемерзлых пород и, в связи с этим, распространением в ряде районов низких температур и давлений в залежах углеводоро-

дов. Это затрудняет бурение глубоких скважин, проведение геофизических исследований и вызов притока нефти из пласта.

При несомненных успехах восточносибирских геологов и геофизиков, имеются серьезные трудности в работе. Многие вопросы методики поисков и разведки месторождений нефти и газа недостаточно разработаны. Между тем концентрация научных сил на этих весьма важных направлениях отсутствует.

Приведем несколько примеров. Важным источником роста объемов глубокого бурения в Восточной Сибири, повышения информативности каждой скважины является совершенствование технологии глубокого бурения. Сегодня же, кроме небольшого отдела в г. Иркутске, ни одна организация в стране не занимается разработкой этой проблемы.

## В пределах Непского свода

Сибирские геологоразведчики и ученые прилагают все усилия, чтобы, несмотря на исключительные трудности, в кратчайшие сроки освоить нефтяные и газовые кладовые Непского свода. В условиях сложных поисков ловушек нефти и газа ученые СНИИГГиМСа, Института геологии и геофизики СО АН СССР, Московского института нефтехимической и газовой промышленности (МИНХиП), в тесном сотрудничестве с иркутскими геофизиками — производственниками, разработали способ геофизической разведки, позволяющий искать по геофизическим полям не просто возможные ловушки, а сами углеводородные залежи. Для этой цели предложен комплекс сейсморазведочных и электроразведочных методов, разработана специальная аппаратура, созданы пакеты программ для сложнейшей обработки с помощью ЭВМ геолого-геофизической информации. Эти методы прямого обнаружения углеводородов в настоящее время широко внедряются в практику геологоразведочных работ и, несомненно, существенно повысят эффективность поисков нефти и газа как в пределах Непского свода, так и в Восточной Сибири в целом.

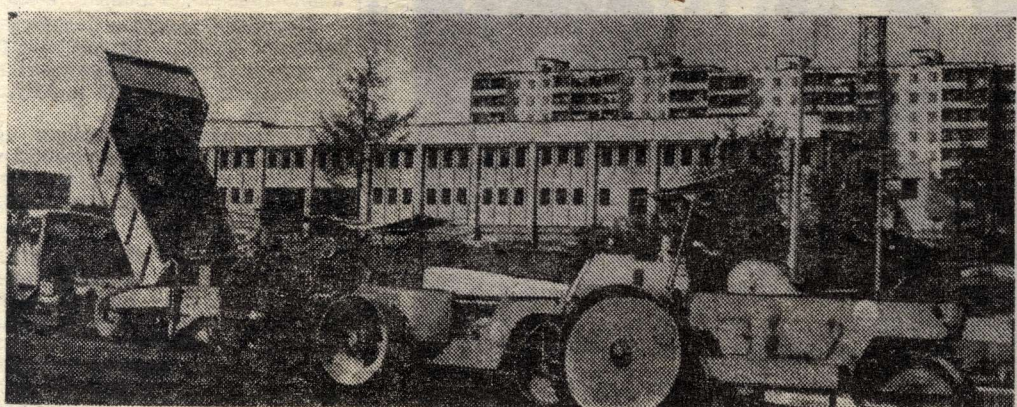
Необходимо продолжить исследования с целью повышения достоверности прогноза залежей нефти и газа прямыми геофизическими методами, усилить исследования в области литологического, геохимического и петрофизического обоснования методов прямых поисков скоплений нефти и газа.

В соответствии с решениями XXV и XXVI съездов КПСС в Восточной Сибири, в зоне БАМа создается сырьевая база новых центров по добыче нефти и газа. Задача ученых АН СССР и отраслевой науки — создать все необходимое для эффективного и скорейшего решения этой задачи.

**В. СУРКОВ,**  
директор СНИИГГиМСа,  
член-корреспондент АН  
СССР.

**А. КОНТОРОВИЧ,**  
заведующий отделом  
СНИИГГиМСа, доктор  
геолого-минералогических наук, профессор.

г. НОВОСИБИРСК.



144 тысячи квадратных метров благоустроенного жилья — вот что такое кварталы Красной Пресни в Тынде.



«Развернуть работы по хозяйственному освоению зоны, тяготеющей к Байкало-Амурской железно-дорожной магистрали. Завершить проектные работы по Удоканскому медному месторождению».

(«Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года»).

Что такое Удокан? Из чего складываются задачи и перспективы его освоения? Сначала попробуем ответить на первый вопрос.

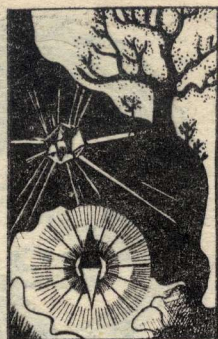
Представьте себе гигантскую каменную чашу площадью примерно 30 квадратных километров, при толщине стенок от 10 до 200 м. Эта чаша поднята высоко в горы и заполнена пустой породой. Добавьте к этому, что чаша заморожена так, что на самых нижних горизонтах штолен царит вечный холод и нигде, кроме самых глубоких скважин, не отмечается плюсовых температур. Разбита она трещинами на отдельные куски, сейсмические процессы продолжают дробить ее, сбрасывая в долины каменные и снежные лавины. Но громадная ценность чаши в том, что скрывается она богатыми рудами.

Первая и самая главная задача — как их взять? Может быть освободить чашу от пустых пород. Но — каким образом? И куда деть пустую породу. Сколько времени потребует проведение работ? Сколько будет стоить?

Для решения этих и многих сопутствующих задач еще не хватает данных. Именно поэтому особое значение приобретает завершение проектно-изыскательских работ.

Невозможно представить освоение Удокана без создания инфраструктуры Удоканского промышленного комплекса, без того, чтобы не «разбудить» весь комплекс природных ресурсов, не привести в действие весь потенциал, накопленный за время строительства собственно магистрали и притрассовых сооружений. Создание инфра-

## Каменная чаша Удокана



структуры требует соответствующего обеспечения.

Выдающиеся успехи геологов Забайкалья по поискам и разведке месторождений полезных ископаемых привели к тому, что Кодаро-Удоканская структурная зона, развитая на севере Читинской области, превратилась в регион, насыщенный крупными и очень крупными месторождениями.

Из большого количества рудопроявлений на баланс страны поставлено только Удоканское месторождение. Оно отличается высокой степенью подготовленности к освоению. Благодаря совместным усилиям геологов Забайкалья, сотрудников нашего института и Института ядерной физики Сибирского отделения установлено, что кроме меди из руд Удокана могут извлекаться еще несколько элементов, в том числе редких, драгоценных и др.

Читинские областные партийные, советские, общественные и научные организации неоднократно подчеркивали, что при разработке схемы районной планировки Удоканского промузла, необходимо учесть весь комплекс природных ресурсов, благоприятное сочетание многих дефицитных видов сырья, этапность освоения всего набора богатств. Определить очередность ввода объектов, оптимальное освоение капиталовложений. Ясно, что Удоканский узел должен формироваться как часть народнохозяйственного комплекса Читинской области с опорой на хозяйственную, транспортную и энергетиче-

скую сеть. Проектирование узла должно предусматривать необходимые меры по охране и рациональному использованию земли, недр, растительности и животного мира, сохранению в чистоте воздушного и водного бассейна, воспроизводству природных богатств и улучшению окружающей среды. Все это требует создания стационарных по организации экологического мониторинга, продолжения работ по выбору вариантов размещения объектов промузла.

Начиная с текущего года начали высвобождаться трудовые ресурсы, техника на БАМе. Было бы рациональным использовать потенциал БАМстроя для создания транспортной инфраструктуры в районе Удокана, подъездных путей, коммуникаций, не допускать пере-дислокаций строителей в другие районы.

Сейчас научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы ведутся громадным числом учреждений (около 80) многих министерств и ведомств. Координацию их по поручению Сибирского отделения АН СССР осуществляет Читинский институт природных ресурсов. Производственной базы для таких исследований у большинства учреждений нет. (Приятное исключение — ПГО «Читагеология» и ЗабТИСИЗ). Все остальные арендуют непригодные для изысканий, разбивают палатки, ведут работы преимущественно в летний сезон. В Сибирском отделении АН СССР большие объемы работ выполнили Институт земной

коры и Институт географии (Иркутск), Институт мерзлотоведения (Якутск), Институт леса и древесины (Красноярск), а в последнее время — наш институт.

Мы уже отметили, что степень подготовленности запасов Удокана и изыскательских работ очень высокая, но многие проблемы еще не решены. Коснемся только некоторых из них.

Не отработана технология обогащения руд и извлечения меди, не говоря уже о попутных компонентах.

Не изучены фоновые характеристики почв, вод, снега, на многих источниках не проведены режимные наблюдения.

Не организованы службы предсказания землетрясений, дистанционных измерений параметров атмосферы, не завершены исследования свойств мерзлых грунтов, отвалов, склоновых образований, не ведутся лимнологические наблюдения за продуктивностью озер и рек.

Нам представляется важнейшей задачей создания измерительного комплекса на базе ядерно-физических и физикохимических методов анализа разнородных материалов (руд, минералов, почв и многого другого).

Но все же главнейшие из всех главных мероприятий — разработка системы вскрытия месторождения, отработка рудных тел, размещение отвалов, создание автоматической системы проектирования горно-рудных предприятий, карьеров и управление качеством сырья. Этим и занимается горный отдел нашего института.

Сейчас мы вплотную подошли к проблемам, связанным с освоением всего комплекса полезных ископаемых Удоканского узла.

**Ф. КРЕНДЕЛЕВ,** директор Читинского института природных ресурсов СО АН СССР, координатор программы «Медные руды Удокана», доктор геолого-минералогических наук, профессор.

г. ЧИТА.

## Кубометры деловой древесины

Освоение лесных богатств севера Амурской области — центральной части зоны БАМ — началось в 1975 году с леспромпхоза Бельского объединения «Амурлес». Три года спустя, по мере продвижения малого БАМа на север, приступили к организации еще одного леспромпхоза — Моготского. Таким образом к моменту сдачи в эксплуатацию малого БАМа уже действовали два хозяйства с миллионной программой заготовки и вывозки древесины.

На их базе в 1980 году создано Тындинское производственное лесозаготовительное объединение «Тындалес».

На 1 июля 1983 года с начала работ его леспромпхозами заготовлено и вывезено около 9 миллионов кубометров древесины.

Накопился определенный опыт, который позволяет поднять эффективность лесозаготовительного производства — разумнее использовать лесные ресурсы, повысить completeness переработки древесины и т. д.

В настоящее время — период освоения мощностей по заготовке и вывозке древесины, основной вид продукции у нас — деловые круглые сортименты. И мы встретились с таким фактом, как опережение вырубки площадей. Так, за 7 лет выполнен план одиннадцати. Этому способствовали следующие факторы.

Данные лесоустройства и исчисленные запасы не соответствуют фактическому наличию древесины. Леса севера Амурской области — мелкотоварные, с преобладанием лиственных, запасы на 1 га незначительные.

Практика показала, что в разрабатываемых участках выход деловой древесины — 70—79 процентов. Поскольку главная продукция — деловые хвойные сортименты, на лесосеках ежегодно бросают более 100 тыс. кубометров дровяной и тонкомерной древесины хвойных пород. Лиственные породы (береза, осина) ввиду их низкой товарности остаются полностью.

При планировании лесозаготовительных предприятий предусматривались цеха по производству технологической щепы из низкокачественной и дровяной древесины. Они уже действуют в Бельском и Моготском леспромпхозах, продолжается их строительство в других хозяйствах.

В 1983 году по объединению будет произведено 40 тыс. кубометров технологической щепы на экспорт. К концу XI пятилетки эту цифру предполагается довести до 100 тысяч кубометров. Но тут возникают проблемы — нет специальных вагонов-щеповозов. Обыкновенные полувагоны не обеспечивают чистоты продукции по ГОСТу, статнагрузку. В результате из поставленной в 1981—1982 гг. щепы принято только 48 процентов. Производство ее стало убыточным.

Думается, эта проблема выходит за рамки ведомственной.

Повышение эффективности лесного комплекса, его положительное влияние на экономику Дальнего Востока связано прежде всего с состоянием лесной и лесоперерабатывающей промышленности. Необходимо строительство в Амурской области комплексного лесоперерабатывающего предприятия, включающего углубленную переработку на месте с полным использованием отходов всего лесозаготовительного цикла и деревообработки. В этот цикл должны быть внедрены производств по химической и химико-механической переработке древесины. Без этого не решить целевых задач комплексного использования лесных ресурсов зоны Байкало-Амурской магистрали.

**Н. САРНАВСКИЙ,** Генеральный директор производственного объединения «Тындалес». г. ТЫНДА.

Нерюнгринское месторождение коксующихся углей — одно из детищ, рожденных Байкало-Амурской железно-дорожной магистралью. Шесть лет назад здесь была начата разработка Нерюнгринского угольного разреза. Что из себя он представляет сегодня, рассказывает главный инженер Виктор Алексеевич Коренко:

— Мне хочется оглянуться на несколько лет назад, вспомнить страницы истории. В 1951 году геологи обнаружили здесь богатейшие залежи угля. В 1953 году была произведена тщательная разведка, и лишь в 1963 году был организован участок разреза, подчиняющийся Чуйманской угольной шахте. Объемы были небольшими — 5 миллионов тонн, в основном обеспечивали местные котельные. А вот с приходом рельсов БАМа в Нерюнгри ситуация резко изменилась. В 1976 году Министерство угольной промышленности дало задание проектировщикам разработать проект разреза, который бы ежегодно обеспечивал 13 миллионов тонн угля. В 1977 году проект был готов, и началось интенсивное использование очень нужных стране полезных ископаемых. Большим событием в канун Дня рождения Ленинского комсомола в 1978 году был отправленный для нужд страны первый эшелон нерюнгринского угля. Масштабы разработки были, конечно, небольшими. Достаточно сказать, что лишь в 1980 году была пущена первая очередь разреза с производственной мощностью 2,5 миллиона тонн в год, в 1982



## Нерюнгри: ступени роста

году — вторая очередь с такой же производительностью. В декабре нынешнего года планируется сдача в эксплуатацию III очереди, а в конце будущего — четвертая очередь.

Идет интенсивное строительство вспомогательных объектов — обогатительной фабрики мощностью 5,5 миллиона тонн в год, административно-бытового комбината, второй очереди ремблоков, автобазы технологического автотранспорта, сдан в эксплуатацию склад взрывных веществ.

В Нерюнгри задейство-

вано большое количество техники отечественного и зарубежного производства — экскаваторы, бульдозеры, буровые станки, автомобили. К концу одиннадцатой пятилетки производительность разреза уже достигнет девяти миллионов тонн, значительно увеличится технический парк, более чем на тысячу человек возрастет численность работающих.

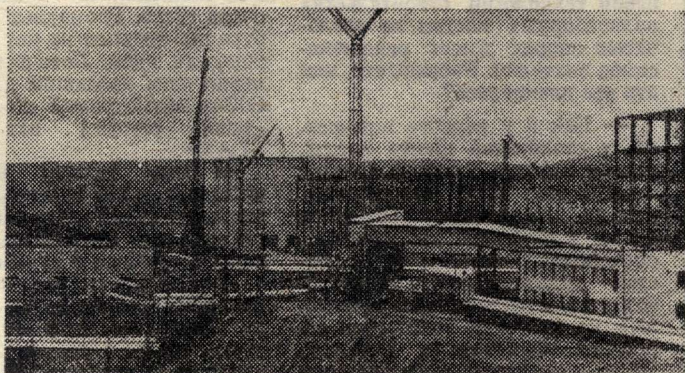
Конечно, как и во всяком новом деле, не обошлось без проблем. Главная из них — разработка рациональной технологии и организации работы мощного горного и

транспортного оборудования в условиях его концентрации. Проблемой остается и энергообеспечение, осуществляемое пока по воздушным линиям. Нашими инженерами совместно с отраслевым научно-исследовательским институтом предложена к внедрению палевная технология разработки, которая позволит сократить простои оборудования, уменьшить опасную зону взрывных работ.

Большие задачи, стоящие по эксплуатации Нерюнгринского угольного разреза, по плечу нашему сильному и слаженному коллективу. И безусловно отрадно, что у нас есть мастера своего дела, которыми можно гордиться. Это добычные бригады А. Г. Бобкова и А. Г. Коранкевича, бригады буровиков В. А. Хричикова и В. Н. Слизкова, бульдозеристы Л. Г. Елкина, взрывники бригады П. К. Сажко, экипаж экскаватора В. А. Егорова и многие другие.

У разреза впереди большое будущее, и поэтому планом социального развития предприятия предусмотрено развитие жилищного строительства, строительство зоны отдыха для трудящихся разреза, пионерского лагеря, санатория-профилактория, детских садов, гаражей, создание садово-огороднических кооперативов. Сейчас, правда, управление строительством «Якутулестрой» несколько отстает со строительством жилья, но в скором времени положение должно измениться.

**Интервью вела Л. ШЕСТОПАЛОВА.** НЕРЮНГРИ — ТЫНДА.



Общий вид строительства обогатительной фабрики в Нерюнгри.



# ПРОБЛЕМЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

Одним из основных документов, определяющим наиболее рациональную организацию территории и формирование системы расселения в зоне БАМа, стала Генеральная схема районной планировки зоны БАМа, разработанная по заданию Госстроя РСФСР институтом «Гипрогор» и предполагающая строительство ряда крупных территориально-производственных комплексов. Бурно развивающийся промышленный район на БАМе — Южно-Якутский ТПК.

В данном этапе очень важно иметь по этому району относительно точный архитектурно-градостроительный прогноз.

В его населенных пунктах должен преобладать принцип высокой плотности и компактности застройки, сокращения радиусов обслуживания, укрепления взаимосвязи искусственной среды обитания с окружающей средой.

Именно так эти задачи и ставятся Госстроем СССР и Госстроем РСФСР перед проектировщиками, перед заказчиками и строителями.

Опыт показывает, что дешевле строить и эксплуатировать один город, удовлетворяющий повышенным социальным, архитектурно-планировочным и другим требованиям, чем несколько мелких населенных мест с низким уровнем культурно-бытового обслуживания и недостаточным благоустройством.

Проектом предусматривается расселение трудящихся многочисленных объектов угольной промышленности, существующих и намеченных Минуглепрома в г. Нерюнгри, и частично в Чульмане.

На базе разведанных и находящихся в стадии разведки северных месторождений железных руд в перспективе возможно возникновение нескольких железорудных ГОКов. Значит в дальнейшем должны получить развитие существующие или появиться новые города и поселки.

Но, конечно, пока трудно точно назвать места и величины новых населенных мест или развитие сложившихся городов и поселков, динамику роста их градообразующих кадров.

Даже в таком городе, как Нерюнгри, ориентировочная численность которого на основе развития угольной промышленности и энергетики определена в 100 тысяч человек, нельзя до конца быть уверенным, что эта цифра не изменится в сторону увеличения.

Поэтому архитектурно-планировочная структура, заложенная в генеральном плане г. Нерюнгри, совершенно правильно предусматривает гармоничное развитие города до 200 и более тысяч человек населения. На наш взгляд, этот принцип гибкой планировочной структуры должен присутствовать в генеральных планах застройки всех городов и поселков, которым предстоит появиться на территории Южного Якутия.

К сожалению, есть в градостроительных проработках и слабое место. В частности, институт Ленгипрогор разработал для станции Янгй вариант хахтенного поселка. Но северный БАМ создается на века и все точки его обслуживания должны иметь капитальное обустройство, постоянные кадры, надежное обслуживание. Госстрой РСФСР считает, что хахтенные варианты обслуживания железнодорожных станций на указанной трассе должны быть исключены из проекта.

Особое значение имеют вопросы обеспечения проектной массовой застройки, а также про-

блемы организации строительного производства в промышленном районе.

Нужно прямо сказать, что проектные институты Госгражданстроя — в первую очередь ЛенЗНИИЭП, которому поручена разработка типовых проектов для Соверной зоны, находятся в очень большом долгу перед этим регионом.

Для населенных пунктов зоны БАМа институтом была разработана и выпущена так называемая 122 серия жилых домов. Практика освоения этой серии в Нерюнгри, в Тынде, Северобайкальске, Магадане выявила ее существенные недостатки.

Дирекция ЮЯУК, комбинат Якутгустрой и институт «Якутгражданпроект» поступили совершенно правильно, разработав по разрешению Госстроя РСФСР свой вариант проекта из изделий этой серии, который по всем параметрам имеет значительные преимущества в сравнении с типовым.

Думается, необходимо несколько сократить бюджетные средства на типовое проектирование для центральных институтов, оставив за ними в основном разработку типологических схем, а львиную долю указанных средств направлять местным гражданам проектам, которые лучше и глубже знают специфику своих районов.

Многолетний опыт освоения новых районов Севера и Востока свидетельствует о том, что организация строительного производства всегда была одним из самых слабых звеньев в цепи хозяйственных вопросов. В Южно-Якутском промышленном районе в этом отношении есть свои проблемы. В ТПК главное звено строительного комплекса сегодня — комбинат «Якутгустрой» Минуглепрома, который последовательно наращивает свои производственные мощности, набирает силу. Достаточно динамично развиваются строительные подразделения Минэнерго, субподрядные звенья Минмонтажспецстроя. На строительстве северного БАМа продолжают свою деятельность строители Минтрансстроя. В г. Алдана действует небольшое СМУ системы Минвостокстроя.

Нет сомнений, что при положительном решении вопроса по созданию мощностей черной металлургии строительство производственных и непроизводственных объектов этой отрасли будет осуществляться специально созданное для решения подобных задач Министерство строительства в районах Дальнего Востока и Забайкалья.

Минвостокстрою необходимо уже сейчас заняться определением программ поэтапного развития своих производственных мощностей в этом районе.

В настоящее время в нашей стране все большее значение приобретает разработка на долгосрочной научной основе целевых комплексных программ по важнейшим народнохозяйственным проблемам. Было бы целесообразно, привлекая институты Академии наук СССР, ег Сибирского отделения, ДВНЦ, ведущие отраслевые научно-исследовательские и проектные организации, институты Госстроя СССР и РСФСР приступить к работе по уточнению долгосрочной комплексной программы формирования и развития производственных сил Южно-Якутского территориально-производственного комплекса.

**Н. СУХАНОВ,**  
заместитель председателя  
Госстроя РСФСР, главный  
архитектор БАМа,  
г. МОСКВА.



ПО ЗАДАНИЮ  
ГОССТРОЯ РСФСР

ДЕЙСТВУЕТ  
«БАМТОННЕСТРОЙ»  
ЗАБОТЫ ТЫНДИНСКОГО  
ОТДЕЛЕНИЯ

ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ  
«МОСТОСТРОЯ»

КИЛОМЕТРЫ МАГИСТРАЛИ

◆ Давак — Витим: уклад-  
ка идет на 677 километре.

◆ Хани — Витим: уклад-  
ка идет на 1175 километре.

◆ На участке Усть-Кут —  
Тында осталось уложить  
380 км пути.

◆ На участке Тында —  
Комсомольск-на-Амуре оста-  
лось уложить 200 км пути.



Вокзал станции Ульях — одно из красивейших зданий на участке Усть-Кут — Куерма.



От барак первостроителей Тынды к ансамблю Красной Пресни.

Как уже сообщалось, Комитетом по Ленинским и Государственным премиям СССР в области науки и техники при Совете Министров СССР к участию в конкурсе на соискание Государственной премии СССР 1983 года допущена работа «Новые методы строительства мостов в сложных условиях Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Корреспондент газеты «БАМ» взял интервью у одного из авторов работы, управляющего трестом «Мостострой-10» Л. С. Блинкова.

— Разработка и внедрение новой технологии строительства полнотермальных мостов на столбчатых опорах имеет революционное значение. Расскажите, как это все начиналось?

— Как и у всякого новшества, у столбчатой опоры предстория гораздо длиннее. Судите сами: в век НТР приходилось строить массивные бетонные опоры в глубоких, как правило, обводненных котлованах. Полностью механизировать их разработку не представлялось возможным из опасений разрушить основание фундамента взрывом. Часто в процессе строительства нарушался естественный гидрологический режим, что еще

больше усложняло работу. С экономической точки зрения опора в мерзлоте «на естествен» также не удовлетворяла мостовиков. Так что и рабочие, и инженер, и командир стройки мечтали о резком повышении уровня механизации работ, сокращении трудозатрат и сроков строительства.

Первая попытка «уйти от котлована» была сделана путем перехода к свайным основаниям опор. Однако быстро выяснилось, что свай при строительстве железнобетонных мостов — не выход из положения, так как их приходилось монтировать очень густо. Громадные объемы бурения сводили на нет эффективность идеи. Логическим завершением эволюции идеи стал 800-миллиметровый столб, известный сегодня как столб «БАМ».

— Этот термин появился, помните, в 1974-75 годах, когда мосты на столбчатых основаниях встали перед проблемой технологической: как его монтировать. Известна роль в этом деле коллег: как его монтировать. Известна роль в этом деле коллег: как его монтировать. Известна роль в этом деле коллег: как его монтировать.

## ТАКТИКА СКОРОСТЕЙ

не как мощной производственной единицы и сплоченного, высококвалифицированного коллектива связано с именем его первого начальника В. С. Чахлова. Сейчас Владимир Степанович является одним из авторов работы, представленной на соискание Государственной премии.

А теперь отвечу на вопрос конкретно. Главной сложностью внедрения в производство столбчатых оснований была необходимость бурения скважин большого диаметра. Нужны были машины, способные бурить мерзлоту, валуны, скалу, работать в воде и на морозе. Ничего готового машинистам дать не могли и на экспериментальных буровых в бамовских условиях опробовано с десятком импортных и отечественных агрегатов. Эксплуатируемый сегодня агрегат фирмы «Като» также не универсален: дорожит водой и валунами. Так вот, заслуга коллектива отряда № 54 и лич-

ное управление строительства «Бамтоннестрой» создано в 1975 году на базе тоннельного отряда № 11 для выполнения задач строительства всех тоннелей на БАМе.

Перед «Бамтоннестроем» стояла задача построить 30,3 километра железнодорожных тоннелей, 22 километра транспортно-дренажных штолен и в общей сложности — 70 километров подземных выработок. Необходимо было в короткий срок обустроить строительные площадки, создать поселки тоннельщиков с минимальным количеством жилья и социальными объектами, чтобы привлечь и закрепить квалифицированные кадры подземных проходчиков и инженерно-технических работников.

Сегодня в составе «Бамтоннестроя» 8 тоннельных отрядов, 2 крупных автобазы, управление механизации, управление производственно-технологической комплекции и жилищно-коммунального контора. При управлении действует техническая школа обучения кадров новым профессиям. Для оперативного проектирования создан филиал «Ленметрогипротранса».

Для проведения прикладных научных исследований создана тоннельная лаборатория.

Построено 7 поселков тоннелестроителей, производственная база в Северобайкальске. Работы ведутся на всех тоннелях БАМа. (Помимо этого, в режиме, приближенном к вахтовому методу, мы приступили к горнопроходческим работам на Меградорском тоннеле на же-

лезнодорожной линии Икдеган — Раздан в Армении).

На Северо-Муйском тоннеле из 15,3 километра пройдено 5 основного ствола и 5 километровой штолони. Из 4 вертикальных штолен — общей длиной 1240 погонных метров — два ствола пройдено и через них ведется горизонтальная проходка. Работа на остальных завершится к концу 1983 года, и появится дополнительный фронт для горизонтальной проходки. На Кударском тоннеле из 2 километров пройдено 400 метров. Принимаются меры, чтобы горнопроходческие работы закончить в 1983 году.

Работы ведутся круглосуточно, по скользящему графику с применением прогрессивных форм оплаты труда. Горнопроходческие работы выполняются методом бригадного подряда. Достигнуто снижение расчетной стоимости проходки.

В 1982 году введена в эксплуатацию автоматизированная

система управления технологическими процессами. Горнопроходческими работами круглосуточно руководит диспетчерская служба, 14 факторов, влияющих на ритмичное ведение работ «Бамтоннестроем», ежедневно обрабатывается на электронно-вычислительной машине — СМ-2.

За короткий срок отработаны и внедрены новая технология проходки штолен. Это, а также широко развернутое соци-

альское соревнование, самоотверженный труд тоннельщиков обеспечивают постоянное ускорение темпов строительства тоннелей. Например, в декабре 1981 г. бригада А. Г. Иванова достигла рекордной скорости проходки транспортно-дренажной штолони Северо-Муйского тоннеля (302 п. м. в месяц). В мае 1982 г. бригада Героя Социалистического Труда В. Р. Толстоухова установила всеобщий рекорд по проходке железнодорожного тоннеля (171,5 п. м. за 29 рабочих дней).

Задачи, стоящие перед «Бамтоннестроем» по выполнению решений ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве БАМа, напечатанные. В этой связи хотелось бы подробнее рассказать о Северо-Муйском тоннеле.

Последние данные о геологической структуре центральной его части, полученные по результатам космической съемки, заставляют по-новому подойти к решению научных, технических

и организационных вопросов дальнейшего строительства. Необходимо разработать новые способы преодоления разломов, включающих водопонижение, заморозку с использованием жидкого азота, эффективные методы закрепления грунта. К сожалению, эти вопросы не нашли качественного отражения в техническом проекте и в проекте организации строительства этого тоннеля, утвержденном в

1981 году. Необходимо пересмотреть проект организации строительства и другие проблемы с учетом уточненной геологии.

Северо-Муйский тоннель проходит в зоне разломов, достигающих ширины до 20 метров, характеризующихся разрушением структуры пород, содержанием глины, трещинами и низким коэффициентом фильтрации воды. Напор воды достигает 30 атмосфер. Структурно-разлом представлен вертикальной решеткой с послойным содержанием глины и дресвы, заполненной крупно-обломочным — скальным материалом.

Опыт работы в подобных условиях в мировой практике тоннелестроения говорит о том, что при наличии разломов резко падают скорости проходки, в отдельных случаях меняется трасса тоннеля и следовательно переносится срок окончания строительства.

Так, при сооружении железнодорожного тоннеля Накаяма

начальник «Бамтоннестрой» г. НИКНЕАНГАРСК.

недостатки этого имеются и останутся на долгие годы, если не принять срочных мер. Заложенная в техническом проекте идея создания Тындинского отделения как составной части действующей Забайкальской дороги (как впрочем и других отделений в составе других дорог) с использованием ее технических баз и в первую очередь ремонтных баз для вагонного и локомотивного парков, стала крупнейшим недостатком не только отделения, но и дороги в целом. Выпестованную институтом идею заменили на новую, то есть создали Байкало-Амурскую железную дорогу, но новую идею оставили без технического обеспечения.

Вопрос же организации пассажирских перевозок как первоочередной жизненной потребности населения всего региона Байкало-Амурской дороги, мягко говоря, вообще опущен.

**Я. ШЕВЧУКОВ,**  
главный инженер Тындинского отделения БАМа,  
г. ТЫНДА.

## Из опыта эксплуатации Малого БАМа

ка угля возросла на 33 процента, а леса — на 90 процентов. Но основной рост ожидается по угля.

Каковы же особенности эксплуатации деятельности отделения дороги?

Основной особенностью является то, что отделение запроецировано было как составная часть Забайкальской дороги с вытекающими отсюда последствиями. Байкало-Амурской дороги вообще не проектировалось. Может быть, это и не является новостью для многих, но серьез-

но В. С. Чахлова в том и заключается, что они нашли способ реализации идеи столбчатого основания. На базе бригады Э. Абдуллаева, скомплектованной из опытных буровиков — норильчан, была создана школа передового опыта, которая параллельно с учебным пунктом растила кадры. Большой известностью на БАМе пользуются рабочие В. Хромов, В. Берещук, Н. Снитко, В. Федоренко — все они стояли у истоков большого дела, дали ему жизнь. Рабочие и специалисты отряда реконструировали ударно-канатный станок БС-1, приспособили его для бурения скважин метровой диаметра.

— До сих пор речь шла о столбчатых основаниях опор мостов. Расскажите о дальнейшем развитии идеи полнотермальных опор.

— Еще в 1978 году В. С. Чахлов высказал сомнение в правильности термина «буровый» применительно к названию отряда. По его мнению, отряд должен называться специализированным на строительстве сборных опор. В этом есть смысл. Уже тогда, опытно-такти на базе отряда и Тындинского мерзлотной станции, испытывались сборные насадки, способы омо-

ноличивания. Все делалось в тесном контакте со многими организациями. Результат известен: сегодня полнотермальные опоры (уже не экспериментальные, а типовые) — факт стройки.

— Строительство БАМа вступило в завершающую стадию. Каким вы видите будущее родившегося на БАМе новшества?

— Самое ближайшее будущее ясно: на 1984 год отряд № 54 полностью загружен. Нам ведь предстоит обеспечить досрочную стыковку. А вот дальше — хуже. Будет очень жаль, если созданная здесь база, высококвалифицированные кадры и сама идея полнотермальных мостов не найдут дальнейшего применения. Мы надеемся на скорейшее открытие фронта работы на трассе Берканиг — Якутск. Кстати, столбчатые основания могут быть использованы не только в мостостроении: они пригодятся для гидротехнических сооружений, промышленных объектов. Есть и опыт: в Тынде центральная котельная и ее труба стоят на столбах «БАМ». Одним словом, мы склонны к оптимизму: смотреть в будущее.

Интервью вел  
**М. УЗОРОВ,**  
г. ТЫНДА.



Километр за километром ведет путеукладчик к стыковке бригады Ивана Вартаковского из СМП-596 управления «Бамстройпуть».



Несколько тысяч бойцов студенческих строительных отрядов проводят трудовой семестр на БАМе.





УРОКИ ПРОШЛЫХ  
ПРОСЧЕТОВ

РЕАЛЬНОСТЬ  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
«ПАРАДОКСА»

ДОРОГЕ НУЖЕН ХОЗЯИН

ВНИМАНИЕ  
ПОДСОБНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

ТЫНДА: ПРОБЛЕМЫ РОСТА

вершения строительства железной дороги Хребтовая — Усть-Илимск пришлось восстановить притрассовую автодорогу. Такая же работа проведена на участке Витим — Братск железной дороги Тайшет — Лена.

Автодорога нужна и для обслуживания линий электропередач, связи, которые проложены в том же транспортном коридоре, что и БАМ.

Естественно, еще большую значимость приобретает она в связи с задачей реализации целевой комплексной программы развития зоны БАМа, преду-

тегории. Имеющиеся и ожидаемые в ближайшие годы грузопотоки не требуют этого. Для выполнения такой работы нужны сверх сметы дополнительно значительные капитальные вложения.

Техническое состояние притрассовой дороги таково, что правомерно предложить вариант передачи ее Минавтодору РСФСР в существующем виде (кроме отрезка Тынды — Восточная — Горин). На участках дороги, пригодных к эксплуатации, полотно отсыпано гравийно-щебеночной смесью, через

Транспорт относят к инфраструктуре, играющей важную роль в экономике. Элементом построечной инфраструктуры можно считать, например, притрассовую автодорогу на БАМе, протянувшуюся более чем на 3200 км.

Здесь впервые была преодолена инерция — предусмотрена автодорога, приближающаяся по своим параметрам к дороге V общесетевой категории. Расчеты и практика показали, что категоризация дороги оправдывает себя, и по сравнению с обычной автовременкой позволяет полу-

## АвтоБАМ: дорога-спутник

смотренной Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 июля 1979 г. и решениями XXVI съезда КПСС.

Планирующие органы определили основные объекты строительства в зоне БАМа до 1990 г. и наметили задачи хозяйственного освоения зоны до 2000 г. Уже сейчас здесь создаются крупные лесопромышленные хозяйства, отдельные промышленные предприятия, осуществляется целый комплекс мероприятий по формированию производственной базы. Ведется проектирование исключительно важного комплекса производств по освоению Удоканского месторождения меди, гидроэнергетического сооружения на р. Витим, автодороги Таксимо-Бодайбо, предприятий горнодобывающей промышленности Мамско-Бодайбинского района, предприятий по добыче и обогащению цветных и железных руд и др.

Нами рассмотрены несколько вариантов решения проблемы притрассовой автомобильной дороги. Сегодня вряд ли целесообразно строить автодорогу на всем протяжении от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре до требований IV технической ка-

тегории. Имеющиеся и ожидаемые в ближайшие годы грузопотоки не требуют этого. Для выполнения такой работы нужны сверх сметы дополнительно значительные капитальные вложения. Техническое состояние притрассовой дороги таково, что правомерно предложить вариант передачи ее Минавтодору РСФСР в существующем виде (кроме отрезка Тынды — Восточная — Горин). На участках дороги, пригодных к эксплуатации, полотно отсыпано гравийно-щебеночной смесью, через

крупные реки построены автомобильные мосты, имеется возможность временной совмещенной эксплуатации железнодорожных мостов, или использования опор, оставленных для укладки второго железнодорожного пути, для устройства временных автодорожных переходов. Одновременно необходимо начинать поэтапную достройку автодороги до норм IV технической категории на участках, определенных проектными институтами Минавтодора РСФСР. Для чего необходимо принятие специального решения директивными органами, регламентирующими работу министерств.

Вопрос о передаче притрассовой автомобильной дороги Минавтодору РСФСР не был бы таким сложным, если бы с самого начала строительства автодороги, как и железнодорожной магистрали, была предусмотрена как товарная продукция транспортных строителей.

**А. КИН,**  
ученый секретарь Научного  
совета АН СССР по проблемам  
БАМа, кандидат  
экономических наук.

г. НОВОСИБИРСК.

чить эффект до 40—80 тыс. руб. на 1 км магистрали. Это обуславливается удешевлением технологических перевозок и обеспечением надежности поставок ресурсов, снижением себестоимости работ и повышением производительности труда строителей, стабилизацией кадров, возрастанием возможности организационно-технологического маневрирования строительными мощностями и др.

С сооружением притрассовой дороги открываются новые возможности в хозяйственном освоении прилегающих районов. При строительстве Транссиба от Хабаровска до Владивостока на нее был переведен почтовый тракт, местные и дальние гужевые перевозки. В наше время при строительстве железных дорог Извель — Обь, Абакан — Тайшет, Хребтовая — Усть-Илимская и др. автодорога, опережающая на десятки (и сотни) километров рельсовый путь, использовалась для строительства леспромпхозов, заготовки и вывозки леса, для прокладки трубопроводов, для вывозки удобрений, добычи полезных ископаемых, развития местных производств, промыслов. При-

Еще сравнительно недавно от Усть-Кута до Тынды и далее на Восток — до Комсомольска-на-Амуре можно было долететь только вертолетом. Причем, предварительно доставив в определенные точки (опять же вертолетом) бочки с горючим — для дозаправки в пути.

Сегодня весь этот маршрут можно преодолеть уже и автомобильным транспортом (а с конца следующего года здесь пойдут поезда).

Сквозная автомобильная дорога вдоль строящегося БАМа начала действовать с июня 1982 года. Автодорога эта технологическая и после сдачи БАМа в постоянную эксплуатацию должна быть списана с баланса транспортных строителей и становится «бесхозной».

Научный совет АН СССР по проблемам БАМа еще до завершения строительства сквозной притрассовой автодороги неоднократно обсуждал вопрос об ее использовании в будущем. В апреле — мае 1983 года Совет организовал комплексную экспедицию с целью проверить реальность предложений по дальнейшему использованию автодороги от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре.

Экспедиция включила два отряда. Один работал на западном БАМе от Усть-Кута до Тынды, второй — на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Тынды. Основная задача заключалась в изучении состояния

притрассовой автодороги, определения перспектив ее использования после завершения строительства железнодорожной магистрали, ресурсов, необходимых на достройку и эксплуатацию автодороги.

Участники экспедиции встречались со многими руководителями советских и партийных органов, хозяйственных организаций зоны БАМа. Все они на вопрос, будет ли нужна автомобильная дорога после того, как начнет действовать на всем протяжении Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, давали положительный ответ.

Автодорога необходима! Не временная, не подсобная. Надежная магистраль с твердым покрытием, укрепленная, доведенная до норм определенного класса, официально принятая в эксплуатацию.

Притрассовые автодороги необходимы прежде всего для выполнения работ по ремонту и обслуживанию железнодорожных путей. При выполнении профилактических и ремонтных работ на железной дороге без использования автотранспорта приходится снижать ее пропускную способность на 5—10 процентов. Не случайно вдоль транссибирской магистрали в пределах Забайкальской железной дороги (участок протяженностью более тысячи км) МПС вынуждено своими силами строить «автопролазы». В этих же целях, через пять лет после за-

словесные заверения. Так, не раз на различных совещаниях вот уже в течение нескольких лет руководители треста «Бамстроймеханизация» выступают с сообщениями, что они намеряют

путь и трест «Запбамстроймеханизация» удосужились построить по одному свинарнику. Ни одной теплицы не соорудили управления «Ангарстрой» и «Бамстройпуть», тресты «Бамтранс-

строй». Решением Главбамстроя ему выделены фонды на строительство в Тынде теплицы площадью 0,4 гектара (это в полтора раза больше тепличного комплекса «Мостострой-10»). Трест

дотом Стройбанка, ведь ей определено строить жилье и объекты соцкультбыта, объекты промышленного назначения в Тынде. Но руководители треста успокоились на том, что возведена небольшая теплица в поселке Восточном.

Хозяевами БАМа становятся железнодорожники. Очевидно, они должны взять на себя и объекты подсобных хозяйств. Это естественно. Строятся участки магистрали, станиционные комплексы — и передаются эксплуатационникам. Почему же в составе таких комплексов не могут быть подсобные хозяйства?

Например, участки Тынды — Усть-Нюкжа и Тынды — Дипкун готовятся к сдаче в постоянную эксплуатацию. На первой из этих линий есть уголок, будто специально созданный природой для развития сельского хозяйства. У поселка Олекма выявлен массив площадью около 100 гектаров земли, пригодной для возделывания различных культур. Со временем здесь могло бы возникнуть крупное подсобное хозяйство, целый комплекс, который мог бы обеспечить овощами и мясом значительный участок магистрали.

Что же получается на самом деле? Пыл охладил... финансирование, вернее, его отсутствие. Дирекция строительства БАМа выделила незначительную сумму средств, и за два года строители из СМП-698 никак не могут закончить теплицу на 600 квадратных метров и свинарник на 50 голов. Так в недостроенной теплице и начали выращивать огурцы и помидоры.

Еще более рациональным представляется создание специальной строительной организации по строительству подсобных хозяйств.

Мы говорим, что Продовольственная программа — дело каждого, дело всего советского народа. Создание подсобных хозяйств — неотъемлемая часть этой нужной программы.

**О. ЧУДНОВСКИЙ.**

г. ТЫНДА.

## БОЛЬШОЙ ОГОРОД МАГИСТРАЛИ

построить. Проходит год — и снова слышим, что намечается возвести. И так далее. Пока же в активе у механизаторов только две небольшие теплицы и ни одного свинарника.

До сих пор не начали строить свинарники тресты «Бамтранс-техмонтаж», «Бамтрансэлевпром». Управление «Бамстрой-

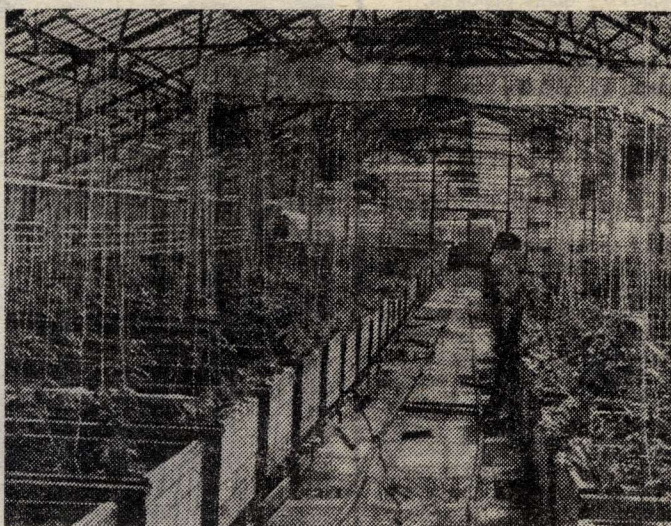
техмонтаж» и «Тындатранс-строй».

При всем кажущемся внешним благополучии развитие подсобного хозяйства на БАМе во весь голос ставит ряд проблем, к решению которых надо подойти всесторонне.

Странную медлительность проявляет трест «Тындатранс-

получил уже половину необходимого количества металлоконструкций, но его руководство до сих пор не оформило разрешение на производство работ.

Неоправданная бездельность присуща руководству треста «Центробамстрой». Это та строительная организация, которая может воспользоваться кре-



Немало строительных организаций на трассе БАМа имеют сегодня собственные подсобные хозяйства. Первыми стали осваивать новое дело мостовики. Руководство треста «Мостострой-10» нашло возможным построить в Тынде теплицу из типовых конструкций (на снимке слева).

В СМП-607 треста «Нижнеангарсктрансстрой» хорошо знают Галину Петухову (на снимке справа), поскольку она имеет редкую для стройки профессию — тепличница. Зеленая продукция теплицы пришла по вкусу жителям Северобайкальска.



...Больших размеров — длиной до ста метров и высотой до двадцати — теплица под стеклом привлекает взор. Сейчас рядом с ней начала давать продукцию теплица площадью полторы тысячи квадратных метров. Вначале огурцы, затем и помидоры поступали только в детские сады, а когда счет пошел на тонны — вкус овощей, выращенных заботливыми руками мостовиков треста «Мостострой-10», узнали жители Тынды и притрассовых поселков.

Руководство треста, на наш взгляд, с самого начала пошло по правильному пути. Можно было быстро построить небольшую (даже сезонную) теплицу. Но в том-то и дело, что ухаживать за овощами на площади, скажем, в пятьсот квадратных метров не намного легче, чем выращивать овощи на тысяче квадратных метров. Тогда почему все-таки появляются небольшие подсобные хозяйства?

Первое препятствие — это финансирование. В условиях постоянной передислокации, огромной растянутости производственных участков строительные организации БАМа практически не могут воспользоваться кредитом.

Вот поэтому бамовские подразделения, которые занимаются вопросами развития подсобных хозяйств, изыскивают внутренние резервы. Примером такого вдумчивого и настойчивого подхода к этому делу служит на Западном участке БАМа трест «Нижнеангарсктрансстрой». Четвертая часть всех построенных организациями Главбамстроя свинарников на счету этого треста. Еще более разительно соотношение по теплицам: из 19 (общей площадью 14 тысяч квадратных метров) — одиннадцать (11,4 тысячи квадратных метров) возвели подразделения «Нижнеангарсктрансстрой».

И в то же время есть такие организации, которые не возвели ни одной теплицы или хотя бы построили один свинарник. Тогда на помощь приходят...



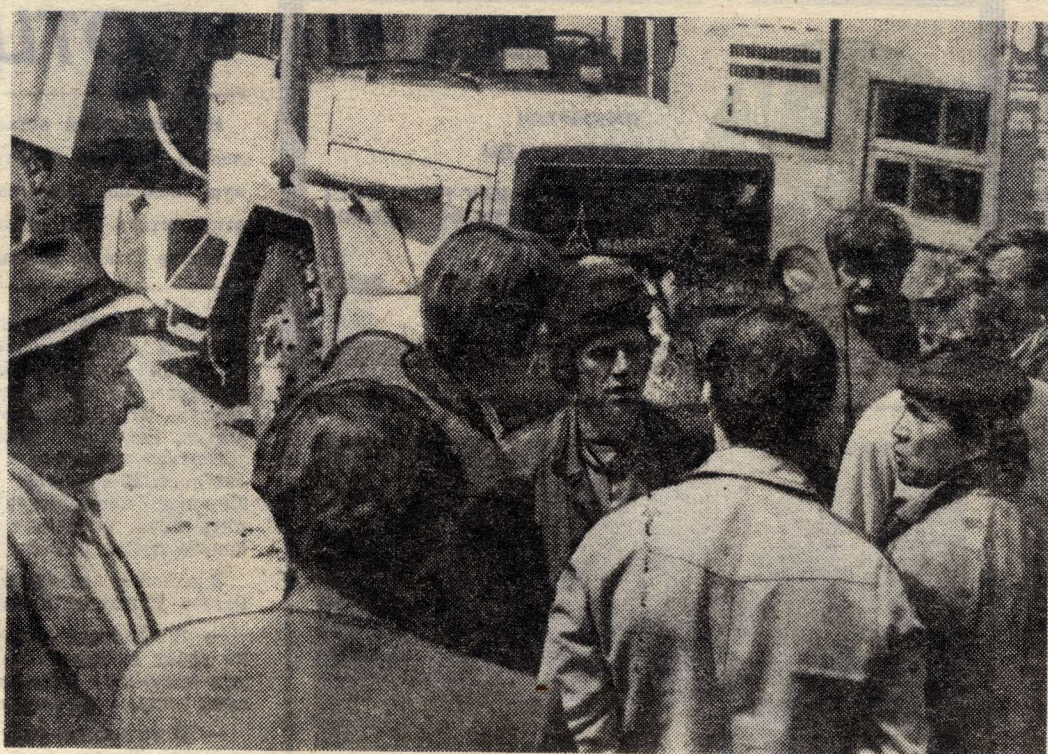
трассовая автодорога на БАМе стала сейчас элементом не только построения, но и региональной общехозяйственной инфраструктуры.

Экспедиция «АвтоБАМ-83» пришла к выводу о целесообразности сохранения прирассовой автодороги на БАМе. Со временем ее все равно придется создавать, что потребует капиталовложений, а также создания (либо привлечения) значительных производственно-строительных мощностей (что уже будет сложно осуществить).

Автодорога должна быть сквозной. Это вытекает из необходимости использования ее для содержания самой железной дороги, для осуществления короткопробежных перевозок, которые придется передавать на автотранспорт с появлением на БАМе мощного транзита, для осуществления протяженных оперативных перевозок, исходя из перспектив развития автотуризма, учитывая красоту мест и престижность их посещения и др. Не следует упускать уникальную возможность получить параллельный путь высокой мобильности (по-существу, уже созданный).

Дороги целесообразно передавать в эксплуатацию территориальным организациям дорожной службы. Пока — в том виде, как предусмотрено проектом БАМа, с учетом поведения до норм категорической дороги в процессе постоянной эксплуатации. Передавать лучше отдельными участками. Такая работа уже ведется — наиболее успешно на Бурятском и Читинском участках БАМа. Достройку дороги и создание производственной базы для дорожных служб можно осуществлять за счет капиталовложений территориальных организаций, используя для выполнения работ базирующиеся пока здесь организации Главбамстроя.

Река сильна притоками, а дорога подъездами. Важно побыстрее завершить подъезд Та-зы-Уоян на юг от Куморы. Это откроет выход на БАМ (от Северобайкальска до Северомуй-



Короткая передышка.

ска) сельскохозяйственной продукции из Баргузинской котловины и обеспечит регулярное сообщение с Транссибом и Улан-Удэ.

Опыт БАМа — хорошая школа для будущих новостроек. Прирассовую автодорогу целесообразно рассматривать как начальный этап транспортного освоения региона и формирования его инфраструктуры. В большинстве случаев ее желательно проектировать и использовать как постоянную общехозяйственную коммуникацию, создаваемую, возможно, поэтапно. Техническое проектирование дороги следует осуществлять совместно с железной дорогой как единое сооружение.

Учитывая самостоятельное эксплуатационно-экономическое значение прирассовой автодороги, расчеты между заказчиком

и подрядчиком за ее строительство целесообразно производить, подобно основному объекту, как за товарную строительную продукцию.

Реализация этих мер в сочетании с рядом организационно-технологических мероприятий позволит превратить в реальность экономический «парадокс», состоящий в том, что железная дорога и хорошая прирассовая автодорога стоят дешевле, чем одна железная дорога.

**В. ТКАЧЕНКО,**  
заведующий лабораторией  
Новосибирского филиала  
Всесоюзного научно-исследовательского института  
транспортного строительства, кандидат технических наук.

г. НОВОСИБИРСК.

## Поселок у трассы

Сооружение автодороги от Усть-Кута до Тынды заметно повлияло на существовавший ранее хозяйственный комплекс, расположенный в зоне тяготения к магистрали.

С прокладкой прирассовой автодороги, а вслед за ней и открытием рабочего движения по железной дороге, положение изменилось.

После ввода в эксплуатацию железной дороги значение прирассовой автомагистрали для осуществления внешних экономических связей

снижается. Ее используют лишь для доставки небольших партий срочных грузов с баз материально-технического снабжения, расположенных вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали. Одновременно неизмеримо возрастает ее роль в обеспечении нормального функционирования складывающегося хозяйственного комплекса.

Прирассовая автодорога прошла через большинство существовавших ранее населенных пунктов или вблизи их. Вдоль трассы возникли новые поселения. Это позволило использовать ее с самого начала для осуществления разносторонних связей между поселками, с районными центрами. Пока прирассовая автодорога находится в проезде состоянии, общение не вызывает затруднений. (К примеру, поездка в райцентр или из него в поселок — за 80—100 км — вполне осуществима в течение дня). Пока... А если — нет? При пользовании железнодорожным транспортом на это уже затрачивается до 2-х суток. В зависимости от расписания движения поездов. Сразу — проблема — поиск места для ночлега. Для оказания срочной медицинской помощи приходится пользоваться вертолетами, это, кроме всего прочего, связано с погодой.

Местные, партийные, советские и хозяйственные руководители проявляют большую озабоченность о судьбе прирассовой автодороги. Но все они единогласны в том, что такой подход не оправдан ни организационно, ни экономически. Дороге нужен хозяин, который будет заботиться не только о поддержании ее в проезде состоянии, но и об улучшении по мере роста интенсивности движения.

**В. ГУКОВ,**  
кандидат экономических наук.

г. ИРКУТСК.

Короткая пробежка, и ЯК-40 подкатил к зданию аэропорта. Еще полчаса на рейсовом автобусе и вот уже сама Тында — центр новой железнодорожной магистрали.

До этой поездки я считал, что как ни заманчиво, когда встречаются нашего брата — журналиста (хотя такое случается не часто), приготовить «стол и дом», все же лучше, если тебя не очень ждут: командировочные дни не превращаются в этом случае в тоскливое мероприятие, имя которому — организованный тур по заранее утвержденной программе. Кроме того, появляется возможность со всеми наравне потолкаться в гостинице, выпрашивая место, отведать с «общего стола», воспользоваться услугами общественного транспорта. На этот раз мне удалось сполна испытать все прелести незваного гостя...

Начну с гостиницы. В городе, более чем с пятидесяти тысячами населением, сиротливо приютились всего одна — памятник далеким пятидесятым, полубарачного типа дом на несколько десятков койко-мест.

Невольно чувствуешь себя злодеем, — пожаловалась мне заведующая, — когда почти ежедневно приходится отказывать в ночлеге многим нуждающимся в нем. Более того, какая-либо организация нередко полностью откупает гостиницу и приходится выселять всех жильцов. А что сделаешь?

В этом пришлось убедиться через пару дней: в Тынду съезжались известные артисты на традиционный фестиваль «Огни магистрали», гостиницу срочно освобождали. Пришлось уходить в ночь. В 1985 году запланировано строительство новой гостиницы... на 200 мест. Но ведь уже сейчас со всей очевидностью ясно, что этого будет крайне недостаточно.

Оставляет желать лучшего и работа городского транспорта: порой маршрутный автобус приходилось ожидать по 40—45 минут. Есть, конечно, и объективные причины: недостаточное ко-

личество автобусов, запасных частей и т. д., но ведь речь-то идет не о поселке Тындинский 1970 года, а о Тынде-городе-83. Не хотелось бы, чтобы временные трудности, часто оправданные, становились постоянными.

Как и у всякого города-новостройки, у Тынды в процессе строительства и роста появляется множество проблем. Это естественно. Плохо другое: город новый, а проблемы — старые. Но и старые, они уверенно идут вслед за первостроителями из

отмечен премией на Всемирной выставке архитектуры в Болгарии).

О трудностях сегодняшнего дня, о перспективе города рассказал мне заместитель председателя горисполкома, председатель горплана А. А. Бурцев.

— Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали положило начало превращению небольшого поселка Тындинский в центр сосредоточения значительных людских и материальных ресурсов. Полу-

чьи предприятия расположены в городе, установлены конкретные задания по строительству объектов городского хозяйства на 1983—1987 годы. За это время предстоит построить и сдать в эксплуатацию 147,3 тысячи квадратных метров благоустроенного жилья, четыре школы, десять детских дошкольных учреждений, районную котельную, здание АТС на 4 тысячи номеров, баню, железнодорожный техникум, профессионально-техническое училище, профилакторий, комплекс сооруже-

школ. Из них только три типовые в капитальном исполнении, остальные размещены во временных и приспособленных зданиях. За последние пять лет постоянно увеличивалось количество начальных классов (ежегодно в Тынде рождается свыше 1.300 детей!), в некоторых школах сложилась такая ситуация, что десятый класс — один, а первых — десять! Это создало значительные трудности для внеурочной кружковой и спортивной работы.

Рассматривая вопрос со сложившимся положением по обеспечению населения жильем, школами, предприятиями торговли и общественного питания, необходимо отметить неразрывность этих проблем в задаче привлечения и закрепления специалистов и населения в зоне БАМ, Дальнего Востока и на севере Амурской области.

Много еще нерешенных вопросов стоят перед городским советом. Это и проблема водоснабжения города, в прямой зависимости от решения которой находятся вопросы дальнейшего развития промышленности Тынды и окрестностей, и уже довольно значительная загрязненность города, что было вызвано неоправданным строительством ряда мелких районных котельных. И вот еще одна скоро вступит в строй действующих.

Много вопросов ставит жизнь перед тындайцами ежедневно, и надо отметить, что партийные и советские органы проводят большую работу по совершенствованию строительной базы и превращению в жизнь планов застройки города с тем, чтобы видеть его благоустроенным и красивым, городом молодых во всех отношениях. Все это будет.

Но уже сейчас и день и ночь раздается перестук вагонных колес: крупнейший железнодорожный узел на центральном участке БАМа работает.

**А. ФАТЬЯНОВ.**

ТЫНДА — НОВОСИБИРСК.

из блокнота журналиста

## Город новый — проблемы старые

одного новорожденного города в другой. К сожалению, отрицательных примеров во время строительства Тынды было более, чем достаточно, но дело в том, что каждое из десяти министерств и ведомств рождает свой пример того, как не надо строить, и нет никакой гарантии, что этот опыт послужит примером для других. Вот и в Нерюнгри повторились многие ошибки строительства Тынды.

Говорят, что на ошибках учатся. Лучше — на ошибках других. К сожалению, это не совсем так: кого волнуют чужие шипки, даже если их много? Своя — это да, хочешь не хочешь, а почесаться придется.

Между тем, город растет, благоустраивается, хорошеет. Если в год, когда Тында получила статус города, в ней было всего полтора девятиэтажных дома, то сейчас одна лишь центральная улица Красная Пресня — это целый комплекс прекрасных жилых домов, осуществляется застройка еще пяти микрорайонов. Хорошим дополнением в архитектурном ансамбле города явится железнодорожный вокзал — один из крупнейших в Сибири (проект вокзала был

чив в 1975 году статус города, Тында развивалась и росла ускоренными темпами: за это время население увеличилось в десять раз и сегодня здесь проживает более 56 тысяч человек, расположены свыше 80 различных предприятий и организаций.

В связи с этим полностью изменилась инфраструктура города, возникли сложные задачи более целесообразного использования трудовых ресурсов, создания необходимых условий жизни и работы, развития производственной сферы для закрепления работников и их семей.

В этом году решен вопрос о развитии городского хозяйства Тынды, о продлении шефства москвичей над столицей БАМа до 1985 года, о создании службы единого заказчика по строительству жилых домов, объектов коммунального хозяйства и культурно-бытового назначения. Москвичи до конца пятилетки должны будут построить дополнительно жилые дома общей площадью 75 тысяч квадратных метров, три детских сада и две школы.

Решением Госплана СССР министерствам и ведомствам,

ний тындинского аэропорта (с пропускной способностью сто пассажиров в час), который сможет принимать такие авиалайнеры, как Ту-154, Як-42 и им аналогичные. Кроме того, предстоит построить гостиницу и ряд объектов коммунального и культурно-бытового назначения.

Есть еще недостатки в работе городского транспорта, поэтому справедливы жалобы и нарекания на низкую культуру обслуживания пассажиров, на неряшливую по отношению к ним грубость.

Не совсем устраивает горсовет и работа службы быта. Дело в том, что большинство жителей Тынды приехали из европейской части и привыкли к более высокому уровню обслуживания, чем в целом на востоке страны. К тому же, в силу природных условий, Север и так лишает человека многого, поэтому создать дополнительные удобства для тындайцев — наш долг.

Постоянно сложным за все годы строительства центрального участка БАМа остается положение с детскими дошкольными учреждениями и школами. Сейчас в городе работают девять



## Притягательная сила спорта

Где молодость, там и состязания, матчи, турниры: в каждом строительном подразделении организовывались коллективы физкультуры, в каждом поселке возникали спортивные площадки, создавались различные секции.

Сейчас на строительстве БАМа действуют более 250 коллективов физкультуры, членами добровольных спортивных обществ являются около 45 тысяч человек.

С каждым годом улучшается материально-техническая база. Например, на Центральном участке БАМа имеется стадион на три тысячи мест (Тында), 6 спортивных залов, 175 простейших спортивных площадок, стрелковый тир, на Бурятском участке — 4 стадиона, 14 спортзалов, 67 спортивных площадок, две лыжные базы.

Любимыми видами спорта на БАМе стали футбол, волейбол, борьба, штанга, лыжи, хоккей, спортивное ориентирование, стрельба, шахматы, туризм, настольный теннис.

Массовое увлечение спортом вылилось в ряд организационных форм состязаний. Наибольшую популярность приобрели спартакиады. Так, самая старейшая строительная организация БАМа — управление строительства «Бамстройпуть» — провела свою XI спартакиаду, а на Центральном участке состоялась в июле этого года XI летняя спартакиада транспортных строителей и железнодорожников, в финале которой участвовало 800 спортсменов. Большое количество участников собирают спартакиады руководящих работников БАМа.

Распространяются и такие формы увлечения спортом, как клубы, группы здоровья, туристические походы.

На БАМе заботятся и о юной смене: в четырех детско-юношеских спортшколах обучается около тысячи школьников.

Началом выхода на всесоюзную арену можно считать соревнования по спортивному ориентированию. Первый такой всесоюзный турнир состоялся в октябре 1976 года.

Тогда участвовало около 100 человек. С каждым годом спортивное ориентирование завоевывало симпатии все большего количества бамовцев. В этом году в открытии первенства БАМа «Спортивное ориентирование-83» приняли участие команды из 12 городов страны.

Не меньшую известность приобрел Всесоюзный турнир по тяжелой атлетике «Помост БАМа». В этом году он проводился в третий раз и привлёк 40 команд — 120 молодых перспективных штангистов. Установлены рекорды БАМа, областей, несколько спортсменов стали мастерами и кандидатами в мастера спорта СССР. Амурская область ежегодно проводит зональный турнир борцов «Ковёр БАМа».

Спортивные организации БАМа свою деятельность основывают на постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». При решении перечисленных проблем и усилении внимания к развитию спорта на стройке можно добиться значительно го подъема спортивной жизни БАМа.

О. ВАСИЛЬЕВ.

г. ТЫНДА.



▲ НАИБОЛЬШУЮ  
ПОПУЛЯРНОСТЬ  
ПРИБОРЕЛИ  
СПАРТАКИАДЫ

▲ О ТОМ, КАК НА МАГИСТРАЛИ  
ПРОСПАЛИ ДЕТСКИЙ  
БУМ

▲ В ОБЪЕКТИВЕ — ЛЮДИ  
МАГИСТРАЛИ



### НА СНИМКАХ:

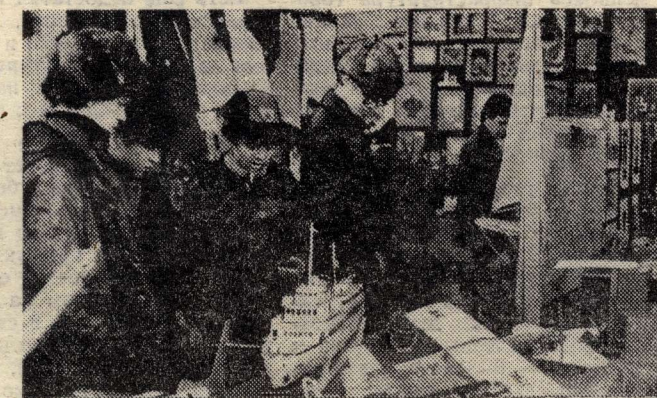
○ Не перевелись еще богатыри.

○ Свыше пяти тысяч экспонатов составляет фонд музея БАМа. Есть и уникальные: рукавицы первопроходцев или вот этот бивень мамонта.

○ Скоро выход на сцену.

○ Звание народного получил самодельный драматический театр Дома культуры «Юность». На снимке: артисты принимают поздравления.

○ На выставке детского технического творчества в Доме техники «Олимпийский» (г. Тында).



## «ОТЦЫ» И ДЕТИ

На автобусной остановке белело одно-единственное объявление: «Срочно требуется нянька...» Висело оно тут не первую неделю, но видно на призыв о помощи никто не спешил откликаться. Что же, неудивительно: не так-то просто найти в городе Тынде няньку для детей.

У Татьяны Ивановой, а она работает отделочницей в управлении «Главмостстрой», детей трое. Ей приходится оставлять их на детской площадке, где за малышами обеспечен присмотр и не более того. В прошлом месяце Татьяна проработала всего пять дней, остальное время сидела дома: болели дети.

В одной с ней бригаде работает Рушания Коломина.

— Я единственная получила сразу и официальным путем место для ребенка в детском саду, — призналась она.

— И то только потому, что мой сын Ренат был первым ребенком в «Главмостстрое», родившимся здесь, на БАМе.

Если говорить в целом о городе, то лишь 54 процента юных жителей столицы магистрали обеспечены детскими садами-яслями.

...Когда в Тынде появились московские строители, в первый же день у них с руководством стройки состоялся весьма примечательный разговор:

— Какие объекты думаете закладывать в первую очередь? — спросили шефов.

— Детский сад, школу и жилой дом.

— Детский сад? — удивились командиры стройки. — Ну с этим торопиться не следует. В составе ударных отрядов на БАМ приехали молодые люди, холостые... — Как раз потому, что едут сюда не пенсионеры, — прозвучал ответ, — и нужно строить прежде всего детский сад. Вот увидите, мы не успеем еще сдать его, как детей в городе девать будет некуда...

Не успел приехать в Тынду первый ударный комсомольский отряд, как тут же были сыграны в нем и первые свадьбы. А потом уже лавиной обрушились на головы руководителей проблемы: где взять квартиры для молодоженов? куда девать детей?

Сбылось «пророчество». К тому времени, когда был построен в Тынде первый типовой детсад, число претендентов уже превышало количество мест в нем. Ничуть не лучше положение складывалось и в поселках на трассе магистрали.

Два года спустя об этой проблеме заговорили и ученые. С трибуны проходившей в это время в Тынде Всесоюзной научно-практической конференции «Человек на БАМе» было прямо сказано:

— Установленные Госстроем СССР нормы обеспеченности населения детскими дошкольными учреждениями на строительстве БАМа, требуют поправочного коэффициента с учетом особых условий строительства. Молодых семей в зоне БАМа в полтора-два раза больше, чем в среднем по стране...

Но ни предложения работников бамовского здравоохранения, ни рекомендации ученых во внимание приняты не были.

Руководители строительных подразделений рассуждали иначе.

— Дети, — говорили они, — это проблема временная, покальку мы сами, строители,

— люди здесь временные. Построим дорогу и уйдем...

А проблема оказалась «живучей». Разразился на БАМе настоящий детский «бум»! Только за первые годы стройки (1974-77) количество детей на БАМе выросло до 21397 человек, в том числе было 6511 малышей дошкольного возраста. Построили же строители за это время всего 35 садов-яслей на 3860 мест. Еще пять лет минуло, и детское население увеличилось более чем вдвое!

Чтобы как-то изменить положение, Госплан СССР должен выделять Министерству путей сообщения для крупнейшего в будущем на Дальнем Востоке железнодорожного узла Тынды средства на ввод не одного, а двух-трех детских комбинатов ежегодно.

Но сами железнодорожники отнюдь не за это. Позиция, которую занимают хозяева новой магистрали, своеобразна: они считают, что в «их» садах мест детям эксплуатации хватит, если их не будут занимать дети строителей, работников городских учреждений и сферы обслуживания. Мол, подождать надо, пока строители уйдут из города.

А те — и это уже ясно — уходить не собираются. О намерении их «осесть» в городе свидетельствуют и капитальные сооружения, в которых уже разместились или размещаются в скором будущем аппараты крупнейших строительных трестов «Тында-трансстрой», «Центрострой» и «Мостострой-10».

Но ни горсовет, ни облплан не выделили на детские сады средств. Руководители областного ранга сочли это излишним, раз у города есть такой богатый заказчик, как Министерство путей сообщения, и не менее состоятельный подрядчик — Министерство транспортного строительства.

Вот и замкнулся круг. А где же выход?

Послушаем экономистов. ЦЭНИИ при Госплане РСФСР внес серьезное предложение: передать все госбюджетные средства на жилищное и социально-культурное строительство местным Советам народных депутатов, дабы освободить отраслевые министерства и ведомства от не свойственных им функций — пусть-де занимаются своим делом. У этого решения есть и еще одно преимущество: оно смело бы все ведомственные барьеры, не стало бы разделения на «мое» и «чужое» — все было бы «наше», общее.

Но есть и один «минус»: пока в Совмине СССР взвешивают все «за» и «против» и придут к какому-нибудь выводу — самые юные жители столицы БАМа пойдут в школу. И скорее всего не в Тынде — в других городах страны.

Над этим не поздно еще задуматься. Тем более, что Тында — не последний наш молодой город на востоке страны.

Т. АНДРЕЕВА.

г. ТЫНДА.

В номере опубликованы снимки А. Пянова, В. Елистратова, Ф. Пилогина.