



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

№ 36 (867).

8 сентября 1978 г.
ПЯТНИЦА.
Цена 4 коп.

ОРГАН ГЛАВБАМСТРОЯ, ДИРЕКЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
БАМ И ДОПРОФСОЖА ТРАНСПОРТНЫХ
СТРОИТЕЛЕЙ БАМ

№ 66.

БАМ 78

ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК, СВЕРШЕНИЯ.

Во время поездки по районам Сибири и Дальнего Востока Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. Л. И. Брежнев обращал внимание на то, что подъем экономики Байкало-Амурской магистрали требует наряду с ускоренным развитием промышленных, сельскохозяйственных объектов опережающего наращивания мощностей непроизводственной сферы. 2 апреля 1978 года на встрече с членами бюро Иркутского обкома КПСС Леонид Ильич отметил: «В районах стройки нам надо создавать хорошие условия для быта, больше уделять внимания строительству жилья, клубов, школ, и делать это надо с необходимым размахом и на должном техническом уровне с учетом климатических условий. Эта задача глубоко партийная, и решать ее

на нынешнем этапе должны партийные организации всех краев и областей, по территории которых проходит трасса БАМа».

Ученые страны с самых первых дней строительства Байкало-Амурской магистрали работают над основными проблемами, связанными с обеспечением в районах сооружения БАМ благоприятных условий для жизнедеятельности человека. В программе хозяйственного освоения зоны БАМа, которая входит в комплексную программу «Сибирь», выделена подпрограмма «Человек на БАМе». Социально-экономические и медико-биологические проблемы создания благоприятных условий для труда и быта населения обсуждались на научно-практических конференциях, выездных сессиях Научного совета Академии наук СССР. Им будет посвяще-

на очередная выездная сессия Научного совета АН СССР по проблемам БАМ, которая состоится 20—23 марта 1979 года в г. Тынды Амурской области.

В 4-м совместном выпуске двух газет мы рассказываем о человеке на БАМе — его трудовых успехах, жизни, проблемах, которые выдвигает сегодняшний день стройки, об участии ученых в их решении. Номер подготовлен совместно с редакцией газеты «БАМ» — газеты строителей и эксплуатационников Байкало-Амурской магистрали, которая начала издаваться в январе 1978 года, сменив выходящую ранее — «Байкало-Амурскую магистраль». У новой газеты увеличен штат, периодичность, расширены полномочия и функции. Ее появление — свидетельство постоянной заботы Коммунистической партии и Советского правительства о тех, кто в суровых климатических условиях, преодолевая трудности, прокладывает магистраль, призванную сыграть важную роль в дальнейшем развитии производительных сил Сибири и Дальнего Востока.

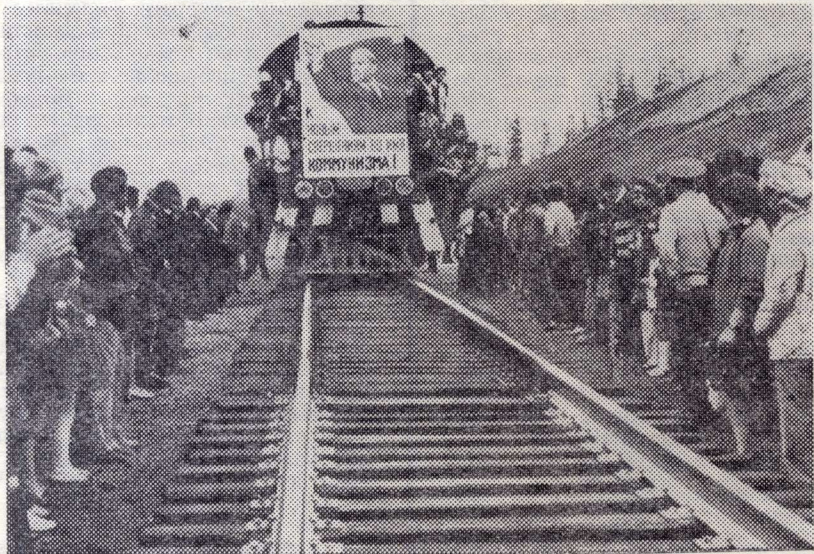
В центре внимания — Бурятский участок БАМа

Научный совет Академии наук СССР по проблемам БАМ совместно с Бурятским обкомом КПСС проводит 14—17 сентября в г. Северобайкальске выездную сессию.

На сессии будут обсуждены вопросы формирования Северо-Байкальского территориально-производственного комплекса, создания надежной сырьевой базы будущих промышленных предприятий, необходимых социально-бытовых условий для строителей магистрали и будущих постоянных жителей Северного Прибайкалья, проблемы строительства городов и рабочих поселков, охраны окружающей среды и, в первую очередь, сохранения фауны и флоры жемчужины Сибири — озера Байкал.

Участники сессии совета ознакомятся с ходом строительства БАМ и самых крупных их объектов — тоннелей Байкальского и Северо-Муйского.

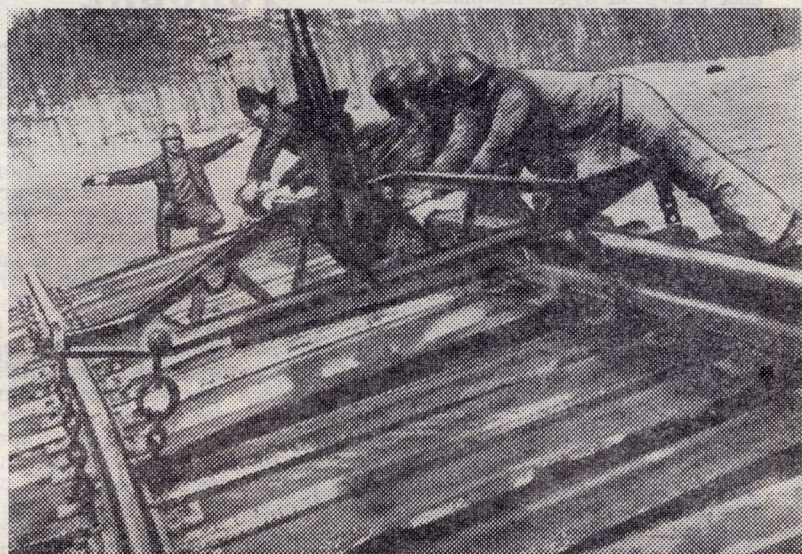
В работе сессии примут участие представители Госплана СССР и Госплана РСФСР, ученые Москвы и Ленинграда, Сибирского отделения АН СССР и Дальневосточного научного центра АН СССР, сотрудники научно-исследовательских и проектных организаций ряда министерств и ведомств, работники местных партийных, советских и хозяйственных органов.



Все дальше от Тынды уходит стальная колея. На снимке слева запечатлен момент прибытия первого рабочего поезда на станцию Хорогочи (линия Тынды — Чара).

На снимке справа: укладку звеньев магистрали ведет бригада монтеров Валентина Шпенюкова из СМП-574 треста «Тынды-трансстрой».

Фото
А. Пьянова.



ДИНАМИКА СТРОЙКИ

Каждый час на возведении магистрали происходят сотни больших и малых событий, которые создают ее нескончаемый трудовой ритм, формируют гигантскую картину возведения дороги века. Стремительная динамика — это качество жизни строительной площадки, раскинувшейся от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре, являющейся, пожалуй, наиболее броским и характерным для развития второго Транссиба.

Недавно БАМу — всенародной стройке исполнилось четыре года. Каковы основные, принципиальные черты многоликой биографии стройки, сложившиеся за это время? С этого вопроса началась беседа корреспондента газеты «БАМ» А. Михайлова с начальником Главбамстроя, заместителем министра транспортного строительства СССР К. В. МОХОРТОВЫМ.

— Строго говоря, строительство БАМа началось еще до выхода по-

становления ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В 1974 году путеукладчик уже прошел станцию Муртыт на трассе Бам — Тынды (впоследствии эту линию и ее прохождение до Беркакита назовут малым БАМом). В мае 1974 года началась бамовская биография Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. Да и само слово «БАМ» прозвучало как понятие огромной стройки государственной важности еще в апреле, в речи Л. И. Брежнева на торжествах, посвященных 20-летию освоения целины. И все-таки именно постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР по БАМу дало толчок развитию стройки вширь и вглубь, привело к значительным сдвигам в производственной и социальной сферах жизни строителей.

(Окончание на 2—3 стр.)

НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ

В. П. МОЖИН,
директор Центрального научно-исследовательского экономического института при Госплане РСФСР.

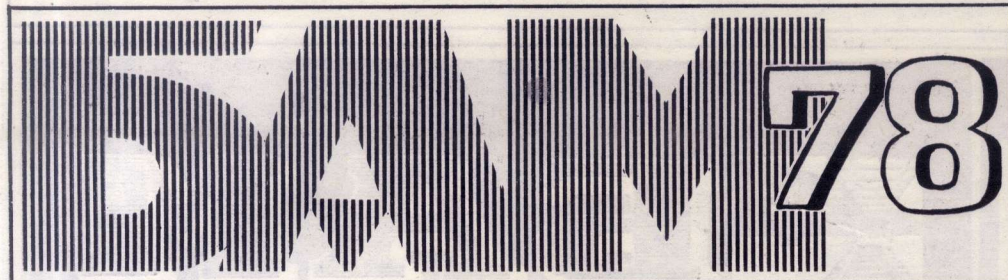
Одна из важнейших проблем хозяйственного освоения зоны БАМ — обеспечение создаваемых территориально-производственных комплексов трудовыми ресурсами.

Заселение районов, прилегающих к трассе магистрали, формирование трудовых ресурсов сопряжено здесь с большими трудностями и соответственно высокими затратами. Это объясняется и суровым климатом, и тем, что не созданы еще необходимые экономические и социально-бытовые условия для привлечения и закрепления людей. В основной части районов, отнесенных к зоне экономического освоения БАМ, население в результате миграции сокращается. Успешное хозяйственное освоение

зоны БАМ невозможно без научно обоснованной комплексной демографической и социально-экономической политики.

Проблема формирования в зоне БАМ постоянного населения — источника трудовых ресурсов развивающихся ТПК — включает в себя решение двух задач: привлечение необходимых контингентов населения и закрепление переселенцев в этих районах.

Как показывает опыт, на начальных стадиях освоения новых территорий миграция обеспечивает до 95 процентов прироста численности населения. В обжитых районах страны удельный вес трудоспособного населения в общем числе мигрантов составляет 75—77 процентов, в осваиваемых районах — 87—90 процентов. Аналогичные пропорции характерны и для зоны освоения БАМ. Здесь задача привлечения населения как бы распадается на две: в каких районах (Окончание на 2 стр.)



(Окончание. Начало на 1 стр.).

Главной определяющей задачей минувшего периода было создание коллективов строителей.

Необходимо было не только привлечь на стройку рабочие кадры и специалистов, но и сплотить их, сementировать, научить специфике работы (да и жизни) в непривычных для многих условиях. Сегодня, по прошествии четырех лет (будем говорить всего четырех лет, поскольку этот срок очень невелик для стройки такого масштаба), можно твердо сказать, что эта задача решена.

На трассе БАМа обосновались, набрали силу десятки подразделений, сегодня только в системе Главбамстроя работает 40 тысяч человек против 12 тысяч в 1974 году. Но не только численный рост организаций определяет мощь строителей: сегодня можно говорить о едином коллективе бамовцев, сработавшихся, «притершихся», набравшихся опыта, возмужавших в борьбе с трудностями, победивших трудности становления и роста. Именно возмужавших. Заметьте: средний возраст работников Главбамстроя в 1975 году был 22 года, сейчас — 25,5 лет.

Я хочу этим сравнением подчеркнуть, что хотя бамовцы, как

ДИНАМИКА СТРОЙКИ

и прежде, молоды, однако, средний возраст строителей магистрали увеличился почти на четыре года, то есть на срок, равный возрасту стройки. Получается, что наш многотысячный коллектив, начав четыре года назад стройку, взрослеет вместе с ней.

— Но, Константин Владимирович, в последнее время в разговорах и с хозяйственными руководителями различного уровня, и с рядовыми рабочими приходилось сталкиваться с озабоченностью по поводу судьбы многих кадровых бамовцев. Заканчиваются сроки трудовых соглашений. А БАМ стал домом далеко не для всех — люди возвращаются на старые, обжитые места. Как решается эта проблема? Что делается для закрепления кадров?

— Обстановка несколько иная, чем вы описываете. С годами у коллектива строителей БАМа не

убавилось энтузиазма, тысячи первопроходцев стали патриотами стройки. Об этом говорит, в частности, и тот факт, что среднегодовой показатель текучести кадров в целом по Главбамстрою составляет всего семь процентов.

Но, действительно, чего греха таить: руководителей стройки очень заботил вопрос, не будет ли большого оттока квалифицированных кадров в связи с окончанием трехлетнего срока трудовых договоров.

Опасения наши в большинстве случаев были напрасными. Сошлюсь на такие цифры: из 9.300 человек, срок договоров которых истек в этом году, остались на БАМе около пяти тысяч. Половина из остальных останется при условии, что получат гарантии резкого улучшения коммунальных условий, обеспеченности детсадами, школами, медицинским, бытовым и торговым обслуживанием.

Слов нет: нормальные культурно-бытовые условия создать на трассе непросто. Мы, к сожалению, не можем еще полностью обеспечить строителей благоустроенным жильем, да и детей — детскими садами, да и полноценным питанием (прежде всего молоком). Но вдумайтесь: о чем говорит этот факт? Сегодня на БАМе 30 тысяч детей разных возрастов, рождаемость в поселках строителей почти вчетверо выше, чем в целом в административных единицах, на территории которых проходит трасса. Откровенно говоря, мы не ожидали такого «демографического взрыва» и не были к нему готовы.

С другой стороны (и это тоже очень важный итог четырехлетия),

речь мы ведем уже не о формировании рабочих коллективов и только, но о заселении до этого глухих, на громадных пространствах безлюдных районов.

Однако отсутствие палаток (которые недавно были символом стройки, по крайней мере, ее начала) не решает проблемы. Все-таки около двух тысяч рабочих, овладевших на БАМе многими секретами профессионального мастерства, получивших возможность изучить и освоить на практике новейшую технику (это касается прежде всего механизаторов), покидают БАМ. Мы не можем спокойно относиться к этому. Ведь потеря невосполнима хотя бы потому, что новому пополнению коллективов придется тратить время (а стройке еще и средства) на то, чтобы «догнать» ушедших по уровню знаний и опыта. Значит, необходимо резко увеличить объемы капитального жилищного строительства, усилить внимание на «тылы» стройки.

— Итак, за плечами стройки — ее первая фаза развития, период становления, формирования многотысячного коллектива, его традиций, роста его людей. Но ведь в транспортном строительстве главный отчет работе дают кубометры, рубли, километры. Каковы хозяйственные итоги минувших лет?

— Вот цифры. За это время открыто рабочее движение на 1.300 километрах магистрали и сдана в постоянную эксплуатацию линия Бам — Тынды; построено около трех тысяч километров автодорог; выполнено 160 миллионов кубометров земляных работ (это почти половина всех земляных работ на всем БАМе); построено более

(Окончание. Начало на 1 стр.).

брать переселенцев и какие формы переселения наиболее целесообразно использовать для покрытия дефицита трудовых ресурсов зоны БАМ.

Необходимо планомерное обоснованное решение проблемы. В противном случае дефицит трудовых ресурсов будет покрываться в основном за счет близрасположенных территорий Сибири и Дальнего Востока, которые, как известно, сами испытывают в них нужду.

Следует тщательно изучить опыт других крупных строек. И прежде всего всесторонне проанализировать особенности формирования кадров, процесс их приживаемости, причины оттока кадров непосредственно на строительстве самой железной дороги и примыкающих к ней объектов.

При выборе районов выхода переселенцев в зону БАМ нужно учитывать целый ряд факторов. В том числе и контрастность климатических условий районов выхода и вселения (по данным Института географии Сибири и Дальнего Востока, это один из главных факторов эффективности миграционной политики). Например, у закавказцев, переселившихся на Камчатку, заболеваемость в 9,6 раза выше, чем у выходцев из северных районов Хабаровского края. (У переселенцев из Казахстана и средней полосы Российской Федерации вы-

НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ

ше соответственно в 3 и 4 раза). И эффективность труда у переселенцев из этих районов значительно ниже. Профессиональную и физиологическую производительность труда они достигают лишь через 1,5—2 года после переезда.

Опыт строительства магистрали может подсказать и наиболее эффективные формы привлечения трудовых ресурсов. Прежде всего это плановые наборы рабочей силы: передислокация строительных предприятий, общественный призыв посредством комплектования отрядов по месту выезда и т. п. Плановые формы позволяют не просто привлекать необходимое количество рабочих рук в новые районы, и учитывать качественный состав направляемых сюда работников как по квалификационно-профессиональным, так и по демографическим признакам, что отвечает требованию осуществлять в зоне БАМ трудосберегающую

политику в области формирования трудовых ресурсов. Однако реализация этой программы будет наталкиваться на ряд препятствий и прежде всего на специфичный, ориентированный в основном на добывающие отрасли набор производств.

Влияние данного фактора можно несколько ослабить как за счет ориентации в приеме на работу семейного контингента, так и за счет синхронного, сбалансированного развития всех отраслей народного хозяйства, что даст возможность своевременно вводить предприятия и учреждения с использованием женского труда.

Для реализации этой важной социальной задачи необходимо преодолеть не только ведомственность в планировании развития экономики зоны БАМ, но и отрицательную традиционность в подходе к названной проблеме, а именно: в ориентации администрации на преимущественное привлечение несемейного мужского контингента работников и, как следствие, экономии на развитии жилищной и социально-культурной сферы.

Среди комплекса условий, создающих жизненный комфорт населения, ведущее место принадлежит жилью.

Государственные средства на жилищное строительство предусматриваются в планах министерств

и ведомств, как правило, без территориальной привязки. Лишь около 20 процентов всех капиталовложений на жилье планируется непосредственно по областям, краям, АССР.

Ведомственная разобщенность жилищного строительства в районах освоения (как показывает опыт Тюмени, Братска и т. д.) ведет к неполному и нерациональному использованию машин и механизмов, рабочей силы, удорожанию строительства, невыполнению планов ввода жилой площади. Подобная практика грозит повторением ошибок в градостроительстве, когда новый город состоит из хаотично расположенных ведомственных поселков со слабо развитой сетью коммуникаций, что существенно удорожает ведение городского хозяйства и его развитие.

Среди факторов привлечения и закрепления в зоне БАМ рабочей силы одно из важных мест занимает оплата труда. Для строителей железнодорожной магистрали и некоторых других категорий трудящихся в настоящее время установлен районный коэффициент к заработной плате в размере 1,7. Что касается представителей других отраслей хозяйства, не занятых непосредственно на стройках магистрали, но работающих в этих же районах в лесозаготовительной промышленности, в сельском хозяйстве, промышленном и транспорт-

Лаборатория бурения Института горного дела Сибирского отделения АН СССР занимается созданием и исследованием пневмоударных машин для бурения скважин в крепких горных породах. По разработкам лаборатории заводами выпускается серийно 13 типов буровых машин и коронок к ним, которые широко применяются на горнорудных предприятиях, карьерах по добыче строительных материалов, при гидротехническом и транспортном строительстве и других работах.

В последнее время лабораторией созданы высокопроизводительные погружные пневмоударники П125 и П105К, обладающие высоким сроком службы,

с буровыми коронками повышенной стойкости К125К и К105К, которые предназначены для бурения скважин диаметром 125 и 105 мм.

Эти пневмоударники и коронки серийно выпускаются Кыштымским машиностроительным заводом и применяются на строительстве Байкало-Амурской магистрали.

В связи с подготовкой материалов по аттестации пневмоударника П105К на государственной Знак качества получены отзывы треста «Бамтрансстрой», Красноярского специализированного управления всеобъединенного треста «Гидроспецстрой» и других организаций, в которых отмечаются высокие технико-экономиче-

НА ВЫСШУЮ КАТЕГОРИЮ КАЧЕСТВА — УЧЕНЫЕ-ГОРНЯКИ — БАМУ

ские показатели и эксплуатационные качества пневмоударника и даются рекомендации о присвоении ему высшей категории качества.

В разработку, исследование и внедрение пневмоударников П125 и П105К большой вклад сделали ведущий инженер В. Д. Петухов, старшие инженеры О. И. Бобров, лауреат Ленинской премии Л. И. Семенов, В. К. Алябьев, научный сотрудник, кандидат технических наук А. А. Липин и заведующий лабораторией бурения кандидат технических наук, лауреат Ленинской премии Г. И. Суксов (на снимке).

Фото В. Новикова.



1.000 искусственных сооружений из 3.500, пройдено более двух километров основных тоннелей.

В этом году перед бамовцами стоят ответственные целевые задачи. Нам необходимо сдать линию Тында — Беркамит во временную железнодорожную эксплуатацию и обеспечить пропуск первого эшелона с нерюнгринским углем. Перед монтерами пути Западного участка стоит цель — привести рельсы на территорию Бурятской АССР, на разъезд Даван, а на Центральном участке в этом году будет открыто рабочее движение до станции Ларба. От Тынды до Нагоринского тоннеля начнет работать линия электропередач. На Байкальском и Северо-Муйском тоннелях будет выполнено 2.000 метров проходки и 3.200 метров транспортно-дренажной штольни. В городах и поселках магистрали строители сдадут в эксплуатацию 55 тысяч квадратных метров жилья.

До сих пор речь шла о результатах работы бамовцев непосредственно на трассе магистрали. Однако — это далеко не все. Ежегодно строители укладывают до 20 километров сверхплановых вторых путей на линии Тайшет — Лена. Завершается строительство Шимановского комплекса предприятий стройиндустрии.

Значительны успехи тружеников магистрали и в нынешнем году. По подразделениям Главбамстроя за семь месяцев план строительства монтажных работ по генподряду выполнен на 111 процентов, в том числе по объектам БАМа — на 112,6 процента. Собственными

силами мы реализовали плановое задание на 116,5 процента, из них на БАМе выполнение составило 121,7 процента.

Одним словом, по масштабам своей деятельности Главбамстрой приближается к масштабам стройки, названной «стройкой века».

— Что дали четыре года для опыта возведения железной дороги в уникальных условиях бамовской трассы?

— Важным итогом минувших лет нужно считать не только то, что мы много работали, но и то, что мы научились работать. Очень многое познали и учли строители в процессе борьбы с бамовскими грунтами, бамовским климатом, бамовскими условиями проживания и состоянием коммуникаций. Сейчас не представляет проблемы, как это было раньше, выбор технологии строительства земполотна и фундаментов зданий, освоена принципиально новая технология строительства оснований и опор мостов, есть опыт борьбы с наледями.

Строители освоили новейшую технику: у нас есть мехколонны с годовой производительностью свыше двух миллионов кубометров земляных работ. На БАМе впервые в системе Минтрансстроя нашел применение и широко распространен метод бригадного подряда.

Конечно, нерешенных проблем как производственных, так и социальных у нас немало. Однако есть фундамент, основа, опираясь на которую, можно выполнить самые ответственные задачи. Пора становления завершена, началась пора зрелости БАМа.

г. ТЫНДА.

ном строительстве, то здесь применяется несколько категорий районных коэффициентов. Наличие разницы в коэффициентах надбавок создает определенные трудности в закреплении кадров внутри зоны освоения БАМа, способствует их текучести. А ведь в недалеком будущем ожидается существенное расширение отраслевой структуры народного хозяйства, увеличение в этом регионе работников сельского хозяйства, легкой, пищевой промышленности, сферы обслуживания, отраслей тяжелой промышленности и т. д. По мнению широкого круга специалистов, целесообразно установить единый коэффициент к заработной плате для работников всех отраслей народного хозяйства. Это не означает, что по всей территории зоны будет один коэффициент. Политика районного регулирования заработной платы должна быть более гибкой в зависимости от конкретных условий жизни и труда. Территория зоны БАМ весьма неоднородна. Здесь наряду с местностями неблагоприятных условий есть районы с относительно нормальным жизненным комплексом (часть территории Иркутской, Амурской областей, Хабаровского края). Поэтому должны действовать дифференцированные коэффициенты по зоне, но единые для всех рабочих и служащих конкретной местности. Практика показывает, что в рай-

онах с резким перепадом коэффициента к зарплате создаются неблагоприятные условия для стабилизации кадров. Значит вполне уместно и правомерно предположить, что распространение повышенных надбавок к зарплате для работающих в зоне БАМ вызовет нежелательный отток трудовых ресурсов из прилегающих к ней районов. Может быть, следует несколько «подтянуть» примыкающие к зоне районы к уровню всех социально-экономических показателей БАМа. Это, пожалуй, наиболее разумный выход из положения. Но, на наш взгляд, сближение уровня зарплат не должно быть волевым. А более гибкая ее дифференциация, которая бы исключала контрастность оплаты труда в сходных по условиям проживания территориях. Видимо, положительную роль здесь сыграет и улучшение порядка привлечения рабочей силы в зону БАМа, в частности заблаговременная разработка годовых и пятилетних планов потребности в кадрах по основным профессиям, обеспечение этих планов за счет организованных форм набора и целенаправленной подготовки местных кадров по профессионально-квалификационному признаку, а также медицинским показаниям, создание резервного фонда рабочей силы для замены оттока кадров по нерегулируемым мотивам.

г. МОСКВА.

КАКИМИ они должны быть — дома на БАМе?

Энтузиазм строителей магистрали рожден в условиях научно-технической революции и высокого уровня жизни советских людей. Молодые строители идут на многие лишения — удаленность стройки, суровость природных условий, пионерный характер освоения территории. Однако это нельзя считать обязательным.

Создание нормальных условий быта и отдыха трудящихся может сыграть важную роль в деле привлечения и закрепления кадров и в конечном счете повышения эффективности освоения природных богатств восточных районов страны.

Какие же проблемы стоят перед исследователями, проектировщиками и строителями жилища для БАМа и зоны ее влияния? Определение оптимальных типов жилища, отвечающего местным природно-климатическим, градостроительным и социальным условиям, решение сложных инженерно-технических задач сейсмостойкого строительства в районах распространения вечномерзлых грунтов, по которым проходит БАМ, создание материально-технической базы строительства.

Разнообразие градостроительных ситуаций требует разработки и большого числа различных типов домов. Это многоэтажные жилые дома и дома средней этажности для больших городов БАМа, малоэтажные усадебные и блокированные дома для малых городов и рабочих поселков, мобильные жилые дома для вахтенных и экспедиционных комплексов. Следует также разрабатывать жилые комплексы с обслуживанием, учитывающие специфику пионерного освоения территории.

Типы домов и приемы застройки должны способствовать достижению значительной плотности застройки, чтобы обеспечить экономичность строительства, сократить радиусы доступности обслуживающих учреждений, что актуально в таких климатических условиях.

Однако имеются и другие причины, регулирующие плотность застройки и характер взаимодействия с окружа-

ющей средой. Природа районов строительства в зоне БАМа отличается неустойчивостью и высокой чувствительностью ко всем видам хозяйственного воздействия. Реакция природной среды на вмешательство человека может привести к изменению мерзлотно-грунтового режима, от чего будут зависеть нормальная эксплуатация сооружений и гигиенические условия городов и поселков. В населенных пунктах на участках развития многолетнемерзлых пород наблюдается переувлажнение верхнего слоя грунта и

ЖИЛИЩЕ В ЗОНЕ МАГИСТРАЛИ

высокая степень загрязнения надмерзлотных вод при затруднительном стоке последних. Необходимо поэтому создать такие типы домов и комплексов (а также приемы застройки), которые нанесут наименьший урон окружающей среде и будут способствовать созданию в населенных местах нормальных гигиенических условий.

Специфика решения инженерно-технических задач определяется сочетанием высокой сейсмичности с неустойчивой, высокотемпературной вечной мерзлотой и сложными грунтово-геологическими условиями, ухудшающими работу зданий при сейсмических воздействиях. Значит нужны мероприятия по изоляции зданий от сейсмических воздействий.

На ближайшую перспективу строительная база в зоне БАМа, которая только начинает создаваться, будет выпускать материалы и изделия для крупнопанельных, кирпичных, крупноблочных и монолитных жилых домов.

Распространение получат разработанные «Гипролеспромом» малоэтажные дома из индустриальных деревянных конструкций. Серии из индустриальных деревянных конструкций — наилучшие для застройки малых поселков на трассе БАМ, так как обладают высокой сте-

пенью сборности, транспортабельности, их производство менее трудоемко по сравнению с «тяжелыми» материалами. В г. Нижнеудинске строится база по производству контейнерных домов из конструкций на основе древесины по технологии предприятий «Штрайф» (ФРГ).

Мы видим, что на первом этапе освоения зоны влияния БАМ применяются преимущественно традиционные, «тяжелые» материалы на основе цемента, а также существующие конструкции на основе древесины. Дефицит строительных материалов и изделий покрывается завозом из близлежащих и удаленных обжитых районов страны, что обходится не дешево. Доля транспортных расходов составляет 30 процентов и более от общей стоимости сооружений.

Принятые в настоящее время решения будут определять направление развития строительства жилища в зоне БАМа в ближайшие 5—10 лет. В период до 1990 г. должен начаться постепенный переход к освоению новых, высокоэффективных конструктивных, теплоизолирующих и отделочных материалов, что позволит выпускать укрупненные элементы жилых домов, полностью отделанные и готовые к монтажу в жилые комплексы, легкие и удобные в транспортировке, эффективные в эксплуатации.

Научными исследованиями и проектированием жилища для БАМ занимаются многие институты. Успех решения проблемы жилища в целом будет зависеть от того, насколько удастся реализовать комплексную, всестороннюю ее разработку, от объединения усилий изыскателей, ученых, проектировщиков и производственников, направленных в конечном счете на улучшение условий жизни трудящихся в суровых, необжитых районах нового освоения Сибири.

С. ДЯКОВ,
архитектор Сибирского зонального научно-исследовательского института экспериментального проектирования жилых и общественных зданий.

г. НОВОСИБИРСК.

ПЕРВАЯ, вторая и третья наши проблемы — люди! Смуглый, черноглазый ростовчанин Сергей Михайлович Мурадов сказал это с непередаваемыми интонациями южанина, опаленного сибирскими стужами и познавшего истинный вкус сибирских проблем. Сколько их, симпатичных детей юга, горячих и искренних, нетерпеливых и бесстрашных, ворожат сибирскими делами на нефтяных болотах и в прибайкальских лесах!

С Мурадовым, главным инженером одного из строительных управлений комбината «Якутгестрой», мы встречались год назад в строящемся городе Нерюнгри. Многое из того, о чем тогда говорили, конечно же, информационно устарело, но этот энергичный выплеск, это прозрение специалиста, обремененного тысячами и одной заботами новостройки, эта истина, открытая им само-

Все дело в Малинникове

Замира ИБРАГИМОВА
★ ЗАМЕТКИ ЖУРНАЛИСТА

лично, а потому и преподносимая как нечто чрезвычайно важное и требующее понимания, — это осталось и, более того, вошло в сознание, укоренилось в нем как бы эпиграфом ко многим сибирским наблюдениям и размышлениям.

Сколько уж раз после разговора с Мурадовым хотелось подытожить беседы и встречи с бамовцами, тюменцами, дальневосточниками его словами:

— Первая, вторая и третья наши проблемы — люди! Не

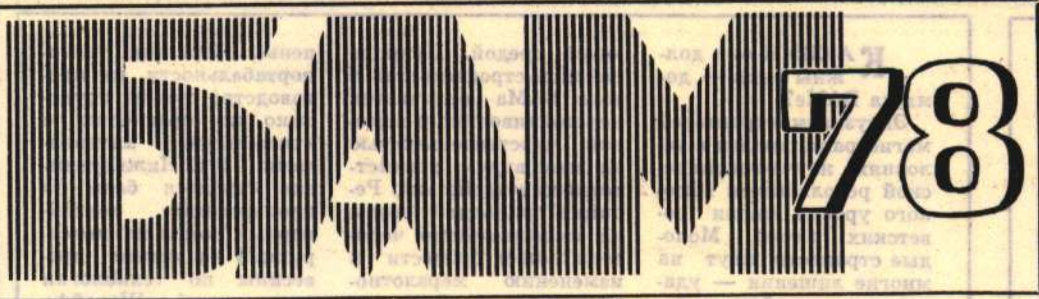
новость же в самом деле — банальность, но банальность эта, по-видимому, принадлежит к числу тех, что становится истиной при свете личного опыта, кирпичика мироздания, именуемого опытом общественным.

ВСПОМИНАЮ наш торопливый (рабочий день был в разгаре!) многотемный разговор. Управление Мурадова (СУ-6) строит для Нерюнгри только жилье, год назад это были деревянные дома, так называемая пионерная база. Двухэтажный деревянный го-

родок рос, кажется, даже в обеденный перерыв — так оживленно и деятельно выглядела стройка, а упоительный запах свежей стружки и заботливо сохраняемые между домами лесные пятнышки создавали ощущение то ли праздника, то ли сказки, ощущение, с которым всегда так жаль расставаться. Но главный инженер был с головой погружен в реальность, оттапливался от цифр, нырял в цифры, ударялся о факты — и делал неожиданные выводы:

— План на этот год — почти одиннадцать миллионов рублей, а рабочих — нет и ста семидесяти, при нашей нагрузке нужно вдвое больше, ведь деревянное строительство в семь раз по трудоемкости превышает панельное. Сейчас в комбинате лежит двадцать тысяч заявлений со всего Советского Союза. Я бы, конечно, прежде, чем пригласить, порылся бы в этих заявлениях — кого попало нам тоже не надо, но у нас нет возможности не то что по заявлениям — по физиономии набирать: народу приезжает много — почти всем отказываем. Жить негде! А жить негде потому, что строить некому, а строить некому... Знаете, здесь нужны не просто работники, здесь нужны качественные работники. Видели, мы начали первый панельный дом?

(Продолжение на 4—5 стр.).



Вымпел с Острова Свободы

Главным событием в жизни многоотраслевого коллектива строителей БАМа за последнее время стала встреча Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Леонида Ильича Брежнева с молодыми строителями Байкало-Амурской магистрали на станции Свободный.

Во всех подразделениях стройки прошли митинги и собрания, на которых строители горячо благодарили Центральный Комитет нашей партии, Политбюро, лично Леонида Ильича Брежнева за постоянную заботу о тех, кто вкладывает в неосвоенную тайгу стальную колею, строят новые города и поселки, и принимают новые повышенные социалистические обязательства.

Первыми пересмотрели их бригада Героя Социалистического Труда В. Г. Новина из СМП-576 управления строительства «Бамстройпуть», бригада комиссара отряда имени XVII съезда ВЛКСМ В. В. Мучнича из СМП-592 треста «Тындатранстрой», бригада механизаторов лауреата Государственной премии Н. К. Синиенко из МК-94 треста «Бамстроймеханизация». На совместном собрании комсомольско-молодежных бригад монтеров пути Н. С. Фролова и И. Н. Варшавского из СМП-576 управления строительства «Бамстройпуть» было принято решение: путевые работы на станции Сивачная (линия Тында — Берняки) в объеме 350 тысяч рублей выполнить на месяц раньше установленного срока. Строители Бурятского участка БАМа сочли возможным и даже срочным в 1978 году ускорить рельсы до станции Северобайкальск.

Поддерживая обращение ударного комсомольского отряда «Комсомолец Эстонии» на всем отрядом работающим на строительстве Байкало-Амурской магистрали, и инициативу комсомольско-молодежного коллектива плотников СМП-603 треста «Никнеангратранстрой» лауреата премии Ленинского комсомола Александра Рыбова, механизаторов комсомола и молодежи в МК-138 треста «Запбамстроймеханизация» Виктора Князева и коллектива плотников МО-53 треста «Мосстрой-6» Александра Руденко, работающих под девизом «От юбилея Октября — к юбилею Ленинского комсомола, не сгинев тайгой», молодые строители добились значительных успехов.

Так, право укладчика первого звена на строительстве Бурятского участка БАМа по итогам строительства в честь XVIII съезда ВЛКСМ предоставлено коллективу плотников А. Рыбова, а право обладателя «серебряной звезды» комсомольско-молодежному коллективу водителей автобазы треста «Никнеангратранстрой» Н. Кокулина. Впервые были покорены итоги социалистического соревнования за право быть почетным пассажиром первого поезда на территории Северобайкальского района. Этого права удостоены 20 лучших молодых строителей Бурятского участка БАМа.

Высокую трудовую и политическую активность проявляют молодые строители Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Два отряда в 1977 году, в новом году механизаторов В. Майборода (МК-94 треста «Бамстроймеханизация»). С семнадцати человек она выросла до семидесяти человек, оснащена хорошей техникой, в ней

НАСТРЕЧУ 60-ЛЕТИЮ ВЛКСМ

выросли квалифицированные механизаторы. На сооружении земляного полотна на разрезе Курьян (линия Тында — Чара) механизаторы в 1975 году перешли на метод бригадного подряда и сразу же возросли темпы отсыпки земляного полотна. Сейчас бригада трудится на участке станции Лопатин. Уложено в насыпь 500 тысяч кубометров грунта, себестоимость снижена на 83 тысячи рублей. Со дня начала работы коллектив перебрал и отсыпал один миллион кубометров грунта.

Последний день полугодия — 30 июня 1978 года — ознаменован еще одной трудовой победой бамовцев. Первый поезд пришел на станцию Хорогочи. Еще 80 километров трассы Тында — Чара работают на БАМ. За шесть месяцев на этом направлении построено 11 водопропускных труб, 21 мост, уложено 11 километров железнодорожных путей. Победа, достигнутая три года назад ударным отрядом «Московский комсомолец», проуваивший первую просеку в Чаре, увенчалась триумфом комсомольско-молодежной бригады Валентина Шпенякова из СМП-574 треста «Тындатранстрой», работающей на укладке.

О внутренней зрелости коллектива говорит тот факт, что ребята решили вызвать на соревнование на приз газеты «БАМ» Трудовой слава бамовцев прославленную бригаду из управления «Ангарстрой» Героя Социалистического Труда Виктора Лаконова, ведущего укладку пути в Чаре с запада.

В ответ на призыв партии «Сегодня работаем лучше, чем вчера и завтра лучше, чем сегодня» молодые строители изыскивают все новые и новые резервы повышения производительности труда. Бригада монтеров пути из строительного управления «Бамстройпуть» Якутского комсомола, которую возглавляет А. Иванченко, завершает укладку стальных звеньев к богатейшей базе монтерского участка БАМа. «Ни одной минуты простоя по вине звеноборщников» — так решили комсомольско-молодежные бригады звеноборщников базы СМП-598 Бориса Голомолина и Григория Гуреева.

Большой отклик у молодых строителей БАМа получил доклад о социалистическом соревновании между строителями кубинской центральной железной дороги Гауана — Сантьяго-де-Куба и Байкало-Амурской магистрали. На первом этапе соревнования в честь II Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Гаване Шпагова из СМП-573 треста «Тындатранстрой» и Валерия Курочкина из автобазы управления строительства «Бамстройпуть» Трудовой инициативы и инициативы, которыми характеризовался для молодых строителей БАМа победивший в 1977 году, в новом году проявляются и в год 60-летия ВЛКСМ. В СУШЕВИЧЕ начальники штаба ЦК ВЛКСМ в БАМе

Строится «столица» БАМа

Три года назад было создано Управление строительства «Главмострой» на БАМе. Москвичи взяли шефство над Тындой. Большой опыт по возведению высотных зданий, отлично поставленная механизация, широкое применение метода бригадного подряда известного строителя Н. Злобина все это позволяет добиваться высоких темпов строительства. Шефы построили уже (в Тынде и Шимановске) 18 домов общей площадью 64,7 тысячи квадратных метров.

Фото А. Пьянова.



Строители Тынды. На переднем плане — депутат Верховного Совета РСФСР наместника Татьяна Васина и комиссар Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ Владимир Мучнича. Его отряд первым прибыл на трассу БАМа.

БАМ В ЛИЦАХ

ХОРОШИЙ ПАРЕНЬ

Строитель Малик не считает самоотверженным решением — от теплых объектов мест приехать на БАМ. Брали-то не всех желающих, машин и выку уютный, минималистичный, почти стилизованный, которому повезло больше, чем другим. Штабу строителей не пришлось долго изучать его трудовую книжку: в ней была одна единственная запись. Шесть лет Малик проработал шофером в моладомском поселке Курино, учил его солидный опыт, старательность.

Четырнадцать месяцев назад здесь не было ничего, вернее, все было, как и сегодня. Бригада монтеров пути из строительного управления «Бамстройпуть» Якутского комсомола, которую возглавляет А. Иванченко, завершает укладку стальных звеньев к богатейшей базе монтерского участка БАМа. «Ни одной минуты простоя по вине звеноборщников» — так решили комсомольско-молодежные бригады звеноборщников базы СМП-598 Бориса Голомолина и Григория Гуреева.

Большой отклик у молодых строителей БАМа получил доклад о социалистическом соревновании между строителями кубинской центральной железной дороги Гауана — Сантьяго-де-Куба и Байкало-Амурской магистрали. На первом этапе соревнования в честь II Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Гаване Шпагова из СМП-573 треста «Тындатранстрой» и Валерия Курочкина из автобазы управления строительства «Бамстройпуть» Трудовой инициативы и инициативы, которыми характеризовался для молодых строителей БАМа победивший в 1977 году, в новом году проявляются и в год 60-летия ВЛКСМ. В СУШЕВИЧЕ начальники штаба ЦК ВЛКСМ в БАМе

Все дело в Малинникове

Видела, И, надо признаться, в неудачный момент. Полное затмение в рабочую утру, строители отдыхали, тенечки, А затворился с ними, точно в киплящую воду: сердитые, если не сказать обожленные. Проставились, сам в ауторку нешел. Причина? Честное слово, причина, достойная упоминания. Гордость Нерюнги, первый 114-квартирный жилой дом из панелей «посажен» на скалу, и потому обходится без традиционных для вечной мерзлоты фундаментов. Строители фундамент, довели до середины и тут-то потеряли скалу, зато, кажется, нашлись, уголь. Работы остановились, строители замерли в изольном якутском зное, комсомольская записка где-то непрерывно засела, решая

экономить на развороте, еще секунду — на разгрузке, и набегает драгоценные минуты еще для одного рейса. Малик улыбается: время перестало течь.

«Магнису» тяжело ковылял и встал под коши экспансии из дальнего рейса, Малик облетелно вздохнул, заведя шиферные крыши дождевой рейс.

Так удобно, — пояснил он. — Нормировщика может просчитаться, а здесь точно. И тут же добавил, будто и пытался усомниться в этом: — Мы по-честному. Зачем же советские брать изза копеек.

«Белый туман повис над тайгой. Снег будет, — оборвал Малик. — Во-он! Собирается в облаках. Обросив грунт, он снова полным ходом читает к экспансию. Секунду можно

крупнее и отчаянно машет Григорием: мол, остановись. Ну, что стрипслы у тебя? Помогли, сварочный стейк? Намерзает, заделали крыши посели. А мне вдут поучудило, будто мелькнул там беленький платочек. Будто и вправду зашуртала в этом огромном лесу Аленика.

«Хороший парень Гриша Малик... Из высшей туманной пелены послышались легкие снежинки. Они сдвинулись на смотровое стекло машины и морклыми ниточками чертили его. «Магнису» Малика деловито сновал по площадке. Отскочил дорожку, по которой скоро побегут звенящие рельсы, а по этим рельсам — поезда. Возли грунт на строительство жилых домов будущей станции. Машина учится в поселок. Под колеса стремительно убежит дорога. По обе стороны ее — Аленика! — Что-то? — Алонка. Вот мы и дома.

«Сквозь тонкий частовол сосен листвений заделали крыши посели. А мне вдут поучудило, будто мелькнул там беленький платочек. Будто и вправду зашуртала в этом огромном лесу Аленика.

А. КЛЕПИКОВА. Станция АЛОНКА.

РАНИМ утром с вершины этой сопки котловина Нерюнги выглядит как батальная стена. Внизу, там, где овраженье лучи солнца еще не разогнали туман, просыпается поселок. В морозное осеннее небо потянулись столбики белого дыма. Десятки черных фигурок людей сидят среди одноквартирных цеховых домов, на автобассе загудели самосвалы, легкие машины. Равнуд думают, не дождом, надвигаясь ревом прощаясь с недолгим ночным уютом. А рядом — в нескольких десятках метров, в подножие сопки с поспевшим и соплием влился два двадцаткубоных экскаватора, загружая породу в вернейшей идущие самосвалы.

Работает «вскрышка», кубометр за кубометром люди и техника сквозь скалу пробиваются к угольному пласту. Фоном всему этому — уходящая во все концы по горбам древних гор бирюзовая якутская тайга.

ЗДЕСЬ, в Нерюнги, создается топливная база Южно-Якутского территориально-производственного комплекса, одного из крупнейших, которые решено создать в регионе БАМа. Обширная зона, прилегающая к магистрали, охватывает территорию, равную по площади всей Западной Европе. И Южно-Якутский ТПК — первенец индустриального возрождения громадного края. Мы забирались на сопку на «Магнису», и наш шофер Николай Федоров по-деловому комментирует панораму. Он любит бывать здесь и не жалеет, раз хозяйским глазом замечает что-то новое в калейдоскопе пейзажа. Сейчас он показывает на покатых к «вскрышке» БелАЗы — это партия юнцов, коя на разрезе.

Совсем немного не повезло этому якутскому парню. Он пришел сюда в начале 1975 года. Тогда Нерюнги уже был присвоен статус города, смотровое стекло машины и морклыми ниточками чертили его. «Магнису» Малика деловито сновал по площадке. Отскочил дорожку, по которой скоро побегут звенящие рельсы, а по этим рельсам — поезда. Возли грунт на строительство жилых домов будущей станции.

Машина учится в поселок. Под колеса стремительно убежит дорога. По обе стороны ее — Аленика! — Что-то? — Алонка. Вот мы и дома.

«Сквозь тонкий частовол сосен листвений заделали крыши посели. А мне вдут поучудило, будто мелькнул там беленький платочек. Будто и вправду зашуртала в этом огромном лесу Аленика.

А. КЛЕПИКОВА. Станция АЛОНКА.

Якутия. СТРОЙКА НОМЕР ОДИН

РЕПОРТАЖ

денно «столицы» Южной Якутии, — рассказывает директор строительства Южно-Якутского угольного комплекса Е. А. Варшавский. — Природа приберега для этих мест самые суровые капризы: сейсмичность до восьми баллов, жестокое мором и наличие на всей территории городской застройки мощного пласта вечной мерзлоты. Проектным организациям пришлось потрудиться, прежде чем дать приемлемые решения. Сейчас они получают реальное воплощение.

Во время первой встречи в Нерюнги в 1975 году большое впечатление на Евгения Александровича, опытного горного инженера, произвели готовые к выемке запасы угля на малом разрезе. Мощность пласта здесь до 75 метров — явление в мировой практике уникальное.

Безусловно, природа старалась на совесть, продолжает Е. А. Варшавский, — создавая Нерюнгинское месторождение высокосортных концентрирующих углей. Но при этом и «заболотило» накрыло его сонной крепчайшей породой. Для того, чтобы снять эту скальную шапку, потребовалась техника, которой нет ни на одном другом горном предприятии страны.

«Большое вилится на расстоянии — та потеческая строка не совсем применима к Нерюнги. Именно здесь, в разрезе, на строительных площадках города, наиболее зрелищными масштабы развернувшихся работ. Для того, чтобы план нынешнего года был выполнен, нерюнгинцам необходимо осановать ежедневно по несколько сотен тысяч рублей. Такой темп не обичен для новостроек, даже в масштабе страны, а для Якутии он — вовсе экстраординарен. И примечателен — развитие угольных богатств юга республики лишь начало, вслед за которым настанет час комплексной разработки железной руды, апатитов и многих других богатств этой обширной северной земли.

СЕЙЧАС уже идет возведение всех основных объектов угольного комплекса, развернута подготовка к отгрузке первого зинера с углем. А чтобы построить угольную цепочку, вскрыть угольный пласт Мощный, нужно убрать 16,5 миллиона кубометров скального грунта. В начале июня была завершена переработка 10-миллионного кубометра. И угольный пласт уже играет все более важную роль в жизни города.

Пройдет несколько лет, быстрых в круговороте стройки, и здесь вырастет горнопромышленный колосс — обогатительная фабрика с десятками вспомогательных служб и хозяйств. Она будет давать миллионы тонн угля в год. И сегодня ее строят 15 тысяч человек — единый коллектив, стабильно обеспечивающий выполнение плановых заданий. К концу года вскрышные работы будут завершены. Якутия начнет давать большой уголь пятилетке.

Н. УСОВ, спец. корр. газеты «БАМ», г. НЕРЮНГИ.

На снимке: идут вскрышные работы в угольном разрезе Нерюнги.

Фото А. Пьянова.



Нет, не справится с ними. С мечтой о «белых городах в Сибирь» многие. Но много не успевая, они начинают обменивать мечту на неприятное ощущение неустроенности быта, жизни, судьбы. Что же делать? Решения быстрое, шеему через всю страну в город или поселок, из которого есть только название? Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все гремит мороз. Ветер режет глаза до слез. И в глазах у ребят огни. Город Нерюнги строит оны. Строит город веселый. Белый город в зеленой тайге. Будет город! Ребята надежны.

Или из-за них, или благодаря им. Деревянные дома Мурадов пожелали не без уютности, а в удобства, квартиры разной планировки и размеров, какие-то современные утончили и т. д.), но, увы, не так. Начали «качаться», резко обрывая себя. Это необходимость, вынужденный маневр. Начала. Производительность населения, результаты не масштабный. Закончим микрорайон — и все! Но мы деревенский строй последний год, вот-вот начнем переставать своих плотников на каменистой, бетонированной, тапкинном. Это же будет совсем другие темпы! Ну что с ним готовить людей, нужно создавать «слабых» инстинктов, который сможет все — и городок, и город! ИТАК, нужны работники. Работники настоятельно рекомендуют: не торопиться, опубликовать такие строки: Бульдозерист «Якутугуле» Василий Пачин в газете «Индустрия Севера» опубликовал такие строки: А в тайге все

БАМ 78

В канун Дня строителя в Нерюнгри монтажники мостостроительного № 54 установили последний столб из многих сотен, ставших основаниями мостов сдаточных объектов пятилетки — линий Тынды—Беркалит и Беркалит—Угольная.

Для мостостроительного № 54 треста «Мостострой-10» это событие особенное. На пути к Нерюнгри мостовики освоили технику и технологию строительства столбчатых оснований, сделав революцию в мостостроении на БАМе.

Коллектив, специализирующийся на строительстве столбчатых оснований мостов, создан четыре года назад. Начинать с нуля: не было специалистов-буровиков, не было и механизмов, рассчитанных на бурение скважин метрового диаметра. Учились все, причем сначала не в классах, а «на натуре», непосредственно на трассе. При бригаде опытного буровика Э. А. Абдулаева, который прибыл с коллегами из Норильска, была организована школа бурения, которую прошли десятки рабочих.

Учились бурить, организовывать работу на различных производственных звеньях. В 1975 году отрядом пробурено 2020 метров скважин под столбы. (Для сравнения заметим, что за полугодие 1978 года пробурено 5200 скважин метрового диаметра, столько же, сколько за весь 1976 год. И причем меньшим количеством станков). Уже в 1976 году перед буровиками встал вопрос обеспечения столбов: бригады взяли такой темп, что заводы-поставщики не успевали изготавливать столбы.

Славу мастеров бурения приобрели бригады В. Берещука, Н. Снитко, В. Кутюбенко. Значительный вклад в быстрое освоение прогрессивной технологии внесли специалисты отрядов: в прошлом мастер участка, а ныне главный инженер Н. П. Хисный, главный механик Г. И. Брусилоский, начальник участка В. Н. Мазур, прочно удерживающий звание лучшего прораба треста. Большим и заслуженным уважением в коллективе пользуется энтузиаст столбчатых опор начальник отряда В. С. Чахлов.

Еще в марте отряд выполнил трехлетний план строительно-монтажных работ, рекорд установлен бригадой В. А. Берещука: ко Дню строителя выполнено работ на миллион рублей.

Мостовики 54-го не раз выходили победителями в соревновании коллективов Центрально-

Вместе с учеными

го участка, за успехи во внедрении прогрессивной технологии строительства мостов отряд награжден Дипломом ВДНХ СССР. Буровики справедливо гордятся тем, что более двух третей мостов линий Тынды—Беркалит и Беркалит—Угольная построены на столбчатых основаниях, хотя по первоначальному проекту они должны были иметь опоры на естественных основаниях. Благодаря внедрению столбчатых опор мостовики сумели выдержать высокий темп, взятый коллективами строителей ударного объекта: первый эшелон с якутским углем пойдет по мостам на год раньше директивного срока. Экономия от внедрения столбчатых оснований составила 8 миллионов рублей, а на линии Тынды—Чара, где сегодня сосредоточены почти все бригады отряда, экономия сулит быть значительно больше — 25 миллионов рублей.

Поиски ускорения, удешевления работ и улучшения условий труда буровиков начались с поисков бурового оборудования. Силами работников отряда ведутся испытания современных образцов отечественной и зарубежной техники.

Связь с наукой стала отличительной чертой в работе коллектива мостостроителей. Разработана и осуществляется программа внедрения сборных насадок, что стало очередным решительным шагом к реализации идеи полносборных опор мостов. В работах вместе со строителями принимают участие лаборатории ЦНИИС и отдела типового проектирования института «Ленгипротрансмост». На полигоне треста проведена серия испытаний трех типов насадок. Полученные результаты сразу же используются в практике стройки: новые насадки смонтированы на мостах 1738 и

1736 километров линии Тынды—Чара. А на полигоне заложена еще одна серия испытаний, цель которых — доказать возможность применения облегченных конструкций насадок.

Вообще курс на экономно труда и материалов стал генеральным в совместных действиях строителей и научных работников. Коллективами лабораторий мостовых опор и оснований мостовых опор ЦНИИСа, возглавляют которые В. Г. Андреев и Н. М. Готов, ведутся работы, цель которых доказать возможность уменьшения количества столбов в опоре, уменьшения заглубления столбов и использования обычной стали в их арматурном каркасе. Делегированное участие в этой работе приняли сотрудники Тындинской мерзлотной станции А. Н. Опарин и В. А. Асмолов. Возможность перехода на 1 принцип проектирования столбчатых опор (без учета деградации мерзлоты) и замены легированной стали на обычную, арматурную, доказана и поддержана заключением Института мерзлотоведения СО АН СССР. Теперь слово за заказчиком — Министерством путей сообщения. Дело стоящее: в случае реализации разработок ученых государству будет сэкономлена не одна тысяча тонн дефицитного металла, а уменьшение глубины бурения заметно поднимет темпы и снизит стоимость строительства.

В прошлом месяце на линии Беркалит—Угольная проведен монтаж экспериментальной полносборной опоры, отличительной особенностью которой является уменьшение минимального количества столбов в опоре с четырех до двух. Применены сборная насадка и особой конструкции шкафный блок. Значение этой работы трудно переоценить: трудозатраты снижены почти вдвое.

Мосты на столбчатых основаниях — прогрессивны по конструкции и надежны в исполнении, — сказал во время пребывания в Тынде начальник Центрального управления экспертизы проекта МПС СССР В. В. Чепуркин. — Мостостроитель № 54 показал на практике высокое качество строительства, доказал перспективность новой технологии в условиях БАМа. Это дело необходимо развивать и впредь.

В этих словах — итог работы мостовиков 54-го. А путь к совершенству продолжается.

М. МОРОЗОВ.

г. ТЫНДА.

Численность населения в районах зоны БАМ должна увеличиться к 1990 году где-то в 2,2—2,6 раза и достичь уровня 1,8—2,0 млн. человек. Данные цифры весьма ориентировочны, так как уже сейчас в результате более интенсивного освоения природных ресурсов Южной Якутии, запада Амурской области и ряда других районов рост населения в них значительно превышает перспективные прогнозы. А сроки освоения природных ресурсов в некоторых районах требуют значительного уточнения. Поэтому бесперебойное снабжение продуктами питания уже в настоящее время становится в ряде случаев серьезной проблемой.

Создание продовольственной базы даже в районах с развитым сельскохозяйственным производством и при наличии благоприятных природно-климатических условий — весьма сложная задача. Еще более трудно решать ее во вновь осваиваемых, зачастую необжитых районах зоны БАМ. Прежде всего, нельзя рассматривать эту задачу изолированно от программы развития сельского хозяйства региона в целом, перспектив развития сельскохозяйственного производства в масштабах страны и общей программы хозяйственного освоения Сибири и Дальнего Востока.

В настоящее время в целом определены основные направления развития сельскохозяйственного производства районов зоны БАМа.

Условия БАМа не позволяют сейчас даже в отдаленной перспективе развивать здесь сельскохозяйственное производство в объемах, обеспечивающих полное удовлетворение населения в основных продуктах питания. Поэтому продовольственная база зоны БАМ будет создаваться за счет рационального сочетания производства в местах потребления малотранспортабельных и скоропортящихся продуктов (молоко, яйца, овощи закрытого грунта, овощи местного ассортимента, картофель) с завозом недостающей их части из южных районов региона, так называемых тыловых баз, а теплолюбивых овощей, бахчевых и фруктов — из южных и западных районов страны. Соотношение производства различных сельскохозяйственных продуктов на месте и завоза их в различные районы зоны будет складываться по-разному, в зависимости от уровня развития современного производства, наличия земельных ресурсов и природно-климатических условий.

Есть в зоне БАМ и районы, пригодные в перспективе для сельскохозяйственного освоения — в Иркутской и Амур-

Ресурсы продуктов питания

ской областях, Бурятской АССР и Хабаровском крае. Недостающее здесь количество картофеля, овощей местного ассортимента, молока, кормов можно компенсировать за счет производства в тыловых районах: Киренском — Иркутская область, Баргузинской котловине — Бурятская АССР, им. Полины Осипенко — Хабаровский край, Еврейской автономной области и в целом по Амурской области.

Сибирским отделением ВАСХНИЛ на основе проведенных исследований подготовлены предложения по комплексному сельскохозяйственному освоению зоны БАМ. Летом текущего года Министерству сельского хозяйства и Госплану РСФСР переданы конкретные «Мероприятия по развитию сельского хозяйства в зоне строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» с указанием перспектив и направлений развития каждого конкретного хозяйства, сроков проектирования и строительства всех сельскохозяйственных объектов, в том числе тепличных комбинатов, птицефабрик, животноводческих комплексов, их мощности, площади земель, пригодных к освоению, и сроков ввода их в действие, реконструкции и расширения существующих хозяйств.

В настоящее время на ряде сельскохозяйственных объектов зональным Центром НОТ и СО ВАСХНИЛ разработаны технико-экономические обоснования (в Джелтулаке птицефабрики на 440 тысяч кур-несушек и тепличного комбината на 6 га, совхозов «Февральский» и «Коммунар»), получено задание на разработку технико-экономического обоснования других объектов.

Комплексное решение проблемы создания продовольственной базы зоны БАМ будет в значительной степени способствовать более быстрому хозяйственному освоению этого региона.

В. ГОРБУНОВА,
ученый секретарь секции координации исследований в зоне БАМ Сибирского отделения ВАСХНИЛ, кандидат экономических наук.
г. НОВОСИБИРСК.

(Продолжение.
Нач. на 3 стр.)

Есть хороший поселок на четыре тысячи жителей, городок, не избалованный, конечно, полностью от всех проблем пионерного поселения (и рождение детских садов и яслей отстает от рождения детей, и школа на 400 мест при наличии семисот школьников работает в две смены, и всех женщин не удается трудоустроить), но выгодно отличающийся от других стремлением к постоянству, что уже само по себе — прекрасное профилактическое средство против многих болезней «летучего» освоения.

Есть лидеры — энтузиасты, понимающие свою ответственность и перед государством, и перед каждым человеком, волею судеб вовлеченным в выполнение важного государственного задания, и... преисполненные особой неж-

Все дело в Малинникове

ности к суровой и беззащитной Сибири. Понятие «временности» ненавистно ульяновцам как синоним хищничества, потребления, корыстной бесчестности («после нас хоть...»), всяческой ненадежности — профессиональной, гражданской, человеческой.

Заместитель начальника поезда Валентин Ураков именно в этом зле — микробе временности — склонен видеть причину некоего особого качества человека, приобретаемого, к сожалению, в Сибири, и наносящего Сиби-

ри немалый урон, как моральный, так материальный.

— Проблема временности стройки, поселка, жизни — это, по-моему, одна из самых важных сибирских проблем, потому что она становится проблемой временности пребывания человека в Сибири, а это мобилизует в нем отрицательные свойства, — с тревогой начал молодой руководитель. — Где-нибудь у себя в Подмоскovie или на Кубани трудится человек честно, живет скромно, на цветок не наступит, ветку не обломит, вьет свое гнездо с лю-

бовью, терпеливо, с думой о детях, с взглядом вперед, с оглядкой на людей, на природу. А приезжает этот человек в сибирские дали — его порой не узнать. Спалит кусок леса — хоть бы что! Дом — тля-ляп — поставит где попало, грязь вокруг себя разведет, браконьерствует без зазрения совести — и у него даже сомнений не возникает, что можно себя в Сибири показать иначе! Он герой, в Сибирь приехал, в морозы, глухомань, и Сибирь ему вроде за одно это всем обязана, и даже будто виновата перед ним за свою нетронутость, необжитость. Вернется такой ухарь домой — и снова станет заботливым хозяином, честным тружеником.

Так или примерно так говорил Валентин Ураков, но портрет алчного недалекого временщика рисовал он

с болью и возмущением. Чувства, хорошо знакомые тем, кто любит Сибирь со всеми ее суровостями и проблемами, кто в эпоху освоения ее богатств видит не возможность что-то ловко ухватить для себя, а возможность щедро поделиться с другими лучшим, что имеешь. О первых говорят с отвращением, как о явлении неизбежном, но — во что верят! — наверное, все-таки преходящем. Вторых — может быть, назовем их творцами стиля созидательного освоения? — рассказывают со множеством оттенков, могут и посмеяться, могут и ругнуть, но все это — при единственной в таких случаях исходной коллективной оценке: хороший человек!

...Первым начальником поезда «Юность Сибири» был Анатолий Никитович Фролов. Это именно он высидел с десантом — ядром будуще-

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ о Байкало - Амурской магистрали ассоциируется с холодными зимами и вечной мерзлотой, простирающейся на большую глубину. Да, природа, наделила территорию «стройки века» суровым климатом. Но в то же время наградила огромными ресурсами подземного тепла. На значительном протяжении под трассой магистрали «бушует» резервуар с горячими водами. Очень заманчиво вывести подземное тепло на поверхность и использовать для отопления помещений или обогрева теплиц.

Ученые попытались оценить ресурсы подземного тепла. Перед нами прогнозная карта минеральных вод БАМа. На ней показаны «моря» горячих вод и протяженные трещинные зоны, по которым подземное тепло поступает на поверхность в виде термальных источников. Карта, сняв верхний слой, как бы просвечивает Землю, и все невидимое, что находится у нас под ногами, делает видимым.

И что же? БАМ словно специально прокладывает именно там, где можно извлечь тепло земных недр. Сразу же за Байкалом по обе стороны магистрали мы видим цепочки термальных источников. Их много. Высокотемпературные горячие воды располагаются на берегу Байкала, по рекам Верхней Ангаре, Муге, Куанде,

Подземное тепло БАМа

Кто же начнет работы?

Чаре, Олекме, Быссе, Буре и их притокам. Температура — 40—60 градусов. Еще более перспективны для получения подземного тепла глубокие части межгорных впадин — Кичерской, Верхнезейской, где, в соответствии с прогнозами, могут быть встречены большие скопления горячих вод с температурой до 30—100 и более градусов.

Конечно, термальные воды представляют интерес для организации курортов и здравниц. Ведь по составу они не отличаются от минеральных вод знаменитых курортов. Но главное их назначение все-таки — теплофикация.

Подземное тепло используют сейчас достаточно широко. И применяют для этих целей не только пароводяную смесь гейзеров и вулканических очагов, необходимую для геотермальных станций. В случае теплофикации вполне удовлетворительный эффект дают горячие воды, далекие от кипения. В частно-

сти, у нас в Закавказье и на Северном Кавказе, а также во многих зарубежных странах подземными горячими водами с температурой от 40 до 90 градусов отапливаются крупные города. Стоимость отопления, включая амортизационные расходы, в два-четыре раза дешевле, чем при сжигании угля в котельных. Когда же подземное тепло идет для обогрева теплиц, то рентабельность еще больше возрастает. При этом в северных районах решается и другая, не менее важная задача — круглогодичное обеспечение населения овощами. Кое-где на этом тепле выращиваются цветы, в Исландии — даже субтропические культуры. Тепличные хозяйства на горячих подземных водах в последние годы стали появляться в Западной и Восточной Сибири, в Казахстане и на Камчатке. Рентабельно устройство банно-прачечных комбинатов, плавательных бассейнов, рыбозаводных прудов.

Всего этого в полосе БАМ,

если не считать использование горячих вод двумя-тремя здравницами и примитивными банями, пока нет. А ведь тепло тут весьма дефицитно: зима продолжается почти полгода и топливо завозят издалека, нередко с помощью авиации. Строители магистрали испытывают недостаток в свежих овощах, хотя около термальных источников можно выращивать их круглый год. Было бы только желание и (это, пожалуй, основное) — инициатива!

Казалось бы все ясно, надо бурить. Но кто должен начать работы? Территориальные геологические управления заинтересованности пока не проявляют, ссылаясь на отсутствие заявок от потребителей. Более того, подземное тепло даже не называется ими в числе полезных ископаемых полосы БАМа. Отказывается вести поисково-разведочные работы на подземное тепло БАМа и Министерство газовой промышленности СССР, хотя Совет Министров СССР вменил ему в обязанность выполнение разведочного и эксплуатационного бурения на термальные воды. Кстати, у этого ведомства есть специализированная организация, в задачу которой как раз и входит практическое освоение подземного тепла в СССР. Она оснащена станками для глубокого бурения.

А как же потребитель? У Главбамстроя и в подведом-

ственных ему трестах заботы другие — строить магистраль. На рекомендации освоения подземного тепла они не реагируют. Местные власти и многочисленные строительные организации, которые сейчас расположены вдоль БАМа, также не проявляют в этом деле инициативы, хотя и знают о наличии термальных вод. А жаль — освоение подземного тепла сулит экономию денежных средств прежде всего этим организациям.

Перечисленным ведомствам и организациям, вероятно, следует взяться за проблему сообща. Оценка ресурсов подземного тепла в полосе БАМа имеет принципиальное значение. Если прогнозы подтвердятся, то строители и эксплуатационники «стройки века» получат дешевый источник энергии. Помимо экономических выгод использование тепла земных недр решает и многие другие проблемы, в какой-то мере даже вопросы охраны природы и удовлетворения культурно-бытовых запросов населения.

Е. ПИННЕКЕР,
председатель Комиссии по изучению подземных вод Сибири и Дальнего Востока при Сибирском отделении АН СССР, доктор геолого-минералогических наук.

г. ИРКУТСК.

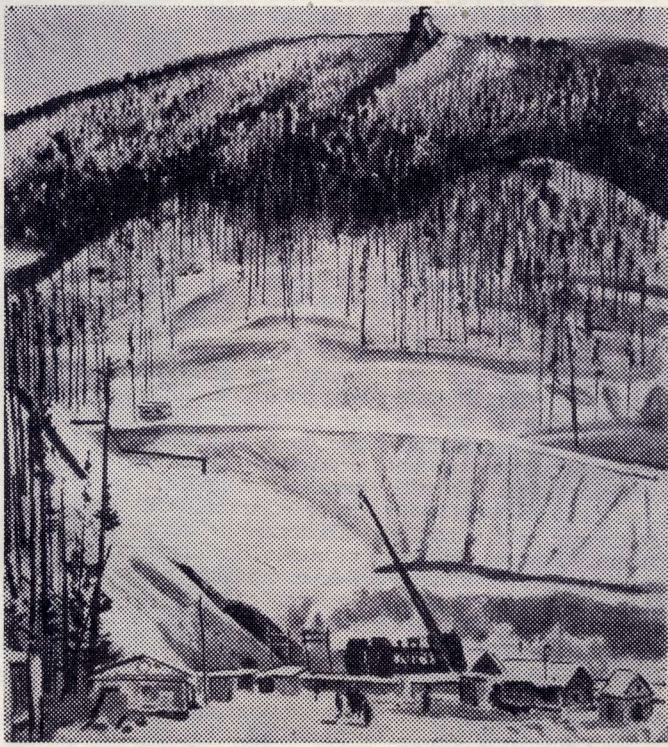
У строителей участка большая задача — на год раньше срока уложить рельсы до Байкальского тоннеля. Вносят свой вклад в ее выполнение и бригады плотников ССО «Импульс» Юрий Жулидов —

На Западном участке дороги

выпускник Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (фото слева) и командир строительного отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ Вячеслав Аксенов (фото справа).

«Флаг на портале» (фото в центре) — так назвал одну из своих картин художник А. Яковлев, много и плодотворно работающий над темой БАМ.

Фото Ф. Пилугина.



го отряда — 2 ноября 1974 года в деревне Юхта. Сейчас Фролов работает в Тынде, занимается более высокой должностью, но в Улькане — да и не только в Улькане, а во всех поселках западного БАМа — вы при желании можете составить «житие» Анатолия Фролова» из многочисленных рассказов о нем, ссылок на него по разным поводам, частных упоминаний его имени к слову и так, как бы мимоходом. Тень хорошего человека Анатолия Никитича Фролова... Но, может быть, тень — это обидно? Душа хорошего человека? Мне его видеть пока не доводилось, но то, как Фролов построил Улькан, как Фролов воспитал ульканцев, как Фролов исхитрился соорудить даже бассейн для ребятишек, как о Фролове говорят — вот это все, удивленное, услышанное, прочитанное, позволяет писать о незнакомом человеке с го-

рачей признательностью и уважением. Он, как писатель в книге, оставил себя в этом поселке, в добрых традициях строительного коллектива, в уроках культуры организации новой жизни...

ПОСЕЛОК Беркалит (на так называемом малом БАМе: Тында — Беркалит) — один из тех, в чьем облике угадывается тот же благотворный стиль созидательного освоения: из стандартных панелей собираются разные дома, строительство ведется строго по плану, лес и стройка не враждуют, один из первых сданных объектов — отличный торговый центр из нескольких магазинчиков и т. д. И — нельзя обойти! — великолепный клуб на триста человек, превосходно отделанный внутри, привлекательный снаружи, несколькими афишами и объявлениями извещающий об интересной и кипучей клубной жизни: художественная самодея-

тельность, драматический коллектив, музыкальный ансамбль... Дом культуры «Маяк» — гордость Беркалита, да, пожалуй, и всего нерюнринского окружения, и не только потому, что хорош сам «дом», но и потому, что культурная жизнь в нем бьет ключом. Завклубом Нелля Тихонова, выпускница института культуры, приехала в Беркалит из Караганды.

— Поначалу так скучала, такое здесь все было чужое, что каждый день готова была сорваться. А теперь... теперь не просто привыкла... — Нелля Александровна с гордостью оглядывала свои роскошные хоромы. — Обстановка тут удивительная, по-настоящему творческая. Начальник поезда, парторг — прекрасные люди, для них клуб, знаете, не менее важен, чем дорога.

Рассказывала, как помогает ей руководство в материальном обеспечении клуба

всем необходимым, как поддерживает ее морально, какое значение придает клубу на молодежной стройке. Сравнивала с соседними поселками — все получалось в пользу Беркалита. И потом, как бы сама объясняя себе, почему же так — в одинаковых примерно условиях, при равных возможностях — у одних есть все: баня, клуб, магазины, школа, детсады, у других — нет ничего, кроме хаоса, неустойчивости, безалаберности. Сказала убежденно.

— Все дело в Малинникове. И в Ильяше. Золотые граждане!

Ильяш — начальник СМП-591, Малинников — его заместитель по производству, он же — секретарь парткома поселка Беркалит (в момент нашей встречи с Неллей Тихоновой около года назад).

«Золотые граждане» пропадали где-то на объектах, познакомиться с ними тоже

не удалось, но зато появился ключ к разгадке многих сибирских ребусов. Не верьте строителям, оправдывающим безобразную организацию пионерных городков и поселков их временностью, отсутствием средств, мощностей, стройбазы и т. д.! Не верьте! Это значит только, что перед вами — или люди неопытные, или, что много хуже, люди ограниченные, душевно (и духовно!) не развитые. Ведь рядом же, не на Аляске, а тут же, в Сибири, при тех же экономических правилах и возможностях, торжествуют принципиально иные подходы, от которых выигрывает человек, а значит, и дело, которым он занят.

— Первая, вторая и третья наши проблемы — люди!

Западный участок БАМа — Южная Якутия — Новосибирск.

БАМ 78

СУЩЕСТВЕННЫЙ вклад в изучение медико-биологических проблем в зоне Байкало-Амурской магистрали вносит Сибирский филиал Академии медицинских наук СССР. Уже в 1976 году учеными филиала разработаны программы «Экологические и медико-санитарные аспекты хозяйственного освоения зоны БАМ», подготовлен раздел «Медико-санитарные условия адаптации человека в зоне БАМ».

Непосредственное наблюдение за строителями магистрали в течение трех экспедиций (1975, 1976, 1977 гг.) позволило ученым Института клинической и экспериментальной медицины СФ АМН СССР совместно с учеными Иркутского университета и Иркутского медицинского института разработать интегральный подход к

МЕДИКИ НА ТРАССАХ МАГИСТРАЛИ

оценке типа индивидуального приспособления организма в неблагоприятных условиях среды.

Исследование физиологических механизмов адаптации — основная научная проблема, разрабатываемая в Институте физиологии Сибирского филиала АМН СССР.

На основании материалов исследования условий труда в северных нефтегазоносных районах Западной Сибири учеными Сибирского филиала АМН СССР представлены предложения по системе диспансерного контроля за здоровьем работников этого региона, разрабатываются медико-биологические основы вахтенной организации труда.

Важное значение при массовом перемещении больших контингентов работающих приобретает исследование климата в медико-биологическом аспекте, выявление различий во влиянии новых биоклиматических факторов на лиц, приехавших из различных климатических зон. Биоклиматологические и биоритмологические исследования ведутся в Институте физиологии на протяжении многих лет.

Детальная медико-географическая характеристика территорий, составление районированных биоклиматогамм открывают пути для разработки практических климато-гигиенических рекомендаций по наиболее рациональной организации перемещения трудовых коллективов в новые районы.

Сотрудники отдела центральных механизмов регуляции, руководимого профессором Р. Ю. Ильющенком, исследовали общие закономерности начальных периодов адаптации к самым различным субэкстремальным условиям.

Выявление различных типов индивидуальной адаптации помогло ученым СФ АМН СССР по-новому подойти к рекомендациям по отбору людей на работу в различные районы строительства БАМ.

Еще одно приближение науки к медслужбе БАМ — лаборатория по изучению физиологии и патологии дыхания, созданная Сибирским филиалом АМН СССР совместно с Благовещенским медицинским институтом. В 1975—1978 годах на базе лаборатории обследовано около 9 тысяч строителей, разработана структура неспецифических заболеваний органов дыхания в зоне Западно-Амурского и Зейско-Свободинского ТПК.

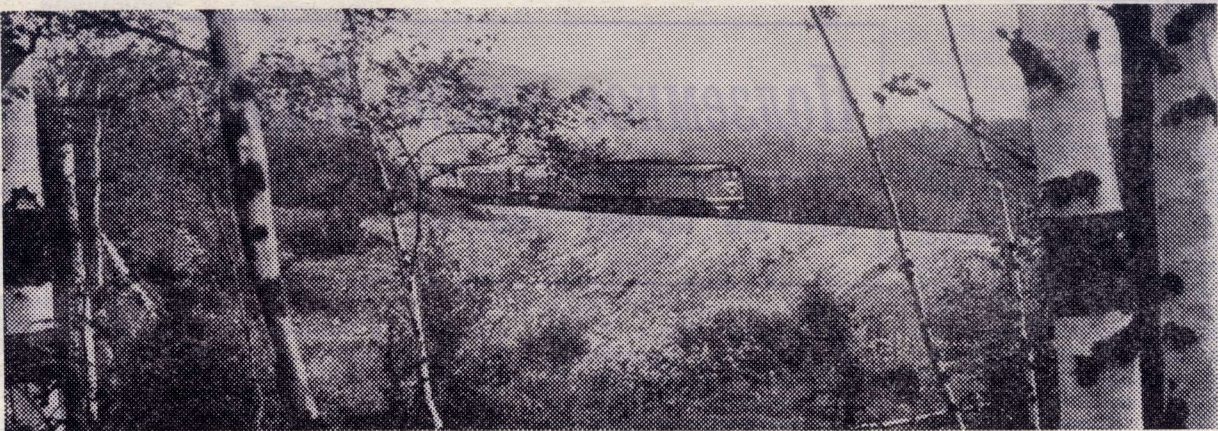
В Институте физиологии АМН СССР фундаментальные разработки сочетаются с внедрением итогов в практику здравоохранения. Так, под руководством доктора медицинских наук В. И. Мажбича, при исследовании периферической гемодинамики создан новый прибор — электроплетизмограф, в настоящее время прошедший апробацию и запущенный в серию.

Сотрудники Института физиологии СФ АМН СССР, совместно с учеными Института цитологии и генетики СО АН СССР в течение ряда лет на байкальских видах рыб ведут поиск физиологических критериев для определения критических значений факторов, загрязняющих окружающую среду.

Результаты и перспективы развития медицинского обеспечения населения зоны Байкало-Амурской магистрали докладываются и обсуждаются на ежегодных научно-практических конференциях по медико-биологическим и санитарно-гигиеническим проблемам хозяйственного освоения зоны БАМ.

В. МАТЮХИН,
н. о. директора Института физиологии
СФ АМН СССР, доктор медицинских
наук, профессор.

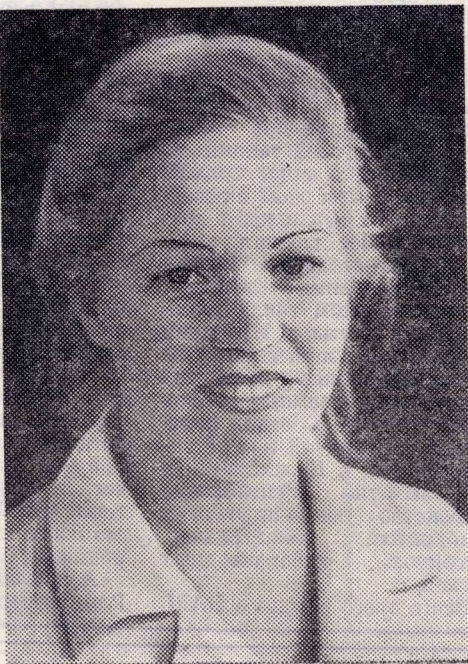
В. ХАСУЛИН,
ученый секретарь Сибирского филиала
АМН СССР, кандидат медицинских
наук.
г. НОВОСИБИРСК.



Линия Бам — Тында. Год назад она вступила в строй и теперь активно работает на пятилетку. Ежедневно по ней перевозятся тысячи тонн строительных и народнохозяйственных грузов.

Тында — город молодых. Сюда многие приезжают семьями, а больше семей, пожалуй, рождается здесь. И потому одни из главных объектов строителей — школы и детские сады. На снимке: у юных тындинцев хорошее настроение — они стали новоселами нового детского сада.

Фото А. Пьянова.



Самая добрая, самая обаятельная — так называют строители моста через Куерму на Западном участке БАМа повараху Татьяну Золотухину. Может быть, это потому, что она считает свою профессию не менее важной, чем остальные на БАМе.

Фото В. Елистратова.



БАМ В ЛИЦАХ

НЕИЗГЛАДИМЫЙ СЛЕД

В первые месяцы бамовской эпопеи на Западном участке мало кто обратил внимание на не слишком словоохотливого молодого человека. Он приехал из Белоруссии. Через три года в клубе поселка Улькан 20-летний грузчик выставил более тридцати своих живописных полотен, этюдов и портретов. И услышал много восхищенных слов о способностях и таланте.

Этим молодым художником был Евгений Шайтаров. Сейчас он учится уже на третьем курсе Иркутского училища искусств. Известный живописец заслуженный художник РСФСР В. С. Роголь обратил внимание на несомненные способности Евгения во время одной из своих поездок по Западному участку трассы. Он настоятельно рекомендовал парню явиться в Иркутск, чтобы под руководством опытных педагогов и практиков пройти профессиональную выучку. Приемная комиссия сделала исключение для бамовца, проверив его знания, когда срок для поступления уже прошел. Теперь он успешно учится.

У него оригинальная манера письма. Некоторые работы Е. Шайтарова вызывают споры, но все без исключения не оставляют равнодушным. Особенно его картины «Даван», «Вечер», «Геологи», «Снега Куермы». Пребывание на БАМе оставило в богатом воображении молодого художника неизгладимый след. Поэтому темы и сюжеты большинства его работ так или иначе связаны со стройкой.

Работает он много. Многие картины отдает друзьям на память. Когда жил и работал на стройке, холсты скапливались, а по его признанию, ему невыносим вид свернутых полотен.

Прошедшая недавно в Улькане выставка — первый творческий отчет молодого художника перед зрителями. У него все впереди. Как знать, быть может, пройдет не много времени, и где-нибудь мы увидим большое интересное полотно с изображением бурной, насыщенной и интересной жизни строителей БАМа. А внизу будет стоять подпись автора: «Евгений Шайтаров»...
В. ДАНИЛЬЧЕНКО.
ИРКУТСК — УЛЬКАН.

Розы из Крыма

В марте этого года в Крым, в Никитский ботанический сад пришло письмо из Ургала. Украинцы, живущие в этом поселке и стремящиеся сделать его таким же цветущим и красивым, как их родные города и села, решили развести на БАМе розы и попросили специалистов ботанического сада помочь им.

Надо заметить, что писем с подобными просьбами приходит в Крым немало. И далеко не все их удовлетворяют сотрудники Никитского ботанического сада. Хозяйство у них огромное. На сотни гектаров раскинулась его территория; здесь собраны коллекции деревьев, кустарников, травянистых растений — около четырех тысяч наименований, имеются опытные сады, плантации, питомники.

На письмо, пришедшее с Байкало-Амурской магистрали, сотрудники сада откликнулись сразу. По указанному адресу они отправили более 100 кустов роз.

Наш корр.

РЕКОМЕНДАЦИИ УЧЕНЫХ — В ПРАКТИКУ СТРОИТЕЛЬСТВА

На трассе БАМ уложено более 1100 километров железнодорожного полотна, сооружены уникальные туннели и мосты, проложена сеть автомобильных дорог, построено 46 поселков. Активно участвует в сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали большая армия советских ученых. Ими подготовлены рекомендации по развитию топливно-энергетических, лесопромышленных и агропромышленных комплексов в зоне БАМ, черной и цветной металлургии, развитию строительной базы и формированию единой транспортной системы, по освоению минерально-сырьевых ресурсов и охране окружающей среды и т. д. Очень важно, чтобы эти рекомендации были взяты на вооружение проектировщиками, министерствами и ведомствами, всеми организациями, участвующими в сооружении железнодорожной магистрали, использованы в практике строительства. А ученые будут искать ответы на еще нерешенные вопросы.

Редактор еженедельника
«За науку в Сибири»
В. Б. МАТВЕЕВ.

Редактор газеты
«БАМ»
И. М. ШЕСТАК.