



ЗА НАУКУ В СИБИРИ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



БАМ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРЕЗИДИУМА СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ АКАДЕМИИ НАУК СССР И МЕСТНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА СО АН СССР № 36 (917).

13 СЕНТЯБРЯ 1979 г.
ЧЕТВЕРГ
Цена 4 коп.

ОРГАН ГЛАВБАМСТРОЯ, ДИРЕКЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА БАМ И ДОПРОФСОЖА ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ БАМА № 73 (171).

С О О Р У Ж Е Н И Е Байкало-Амурской магистрали потребовало сосредоточения усилий многих служб и организаций страны. Проблемы БАМа вошли в тематику и планы большого числа научно-исследовательских институтов. Задача ученых, прежде всего, состоит в том, чтобы помочь строителям и

ЭФФЕКТИВНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА

эксплуатационникам преодолеть те огромные, во многих случаях непредвиденные трудности, которые встречаются при сооружении этой уникальной железной дороги. Координирует и направляет деятельность институтов На-

учный совет АН СССР по проблемам БАМа, в котором широко представлены Сибирское отделение и Дальневосточный научный центр Академии наук СССР. Позади пять лет строительства. Подводя некоторые итоги, можно с полным правом

говорить о значительном вкладе ученых Сибири и Дальнего Востока в «стройку века». Например, в разработанной в СО АН комплексной программе развития производственных сил региона «Сибирь» особое место занимает тема строительства БАМа и

хозяйственного освоения зоны магистрали.

На очередной выездной сессии Научного совета, которая состоится 17—26 сентября 1979 года в Комсомольске-на-Амуре, Советской Гавани и Владивостоке, в центре внимания ученых будет Восточный участок железной дороги.

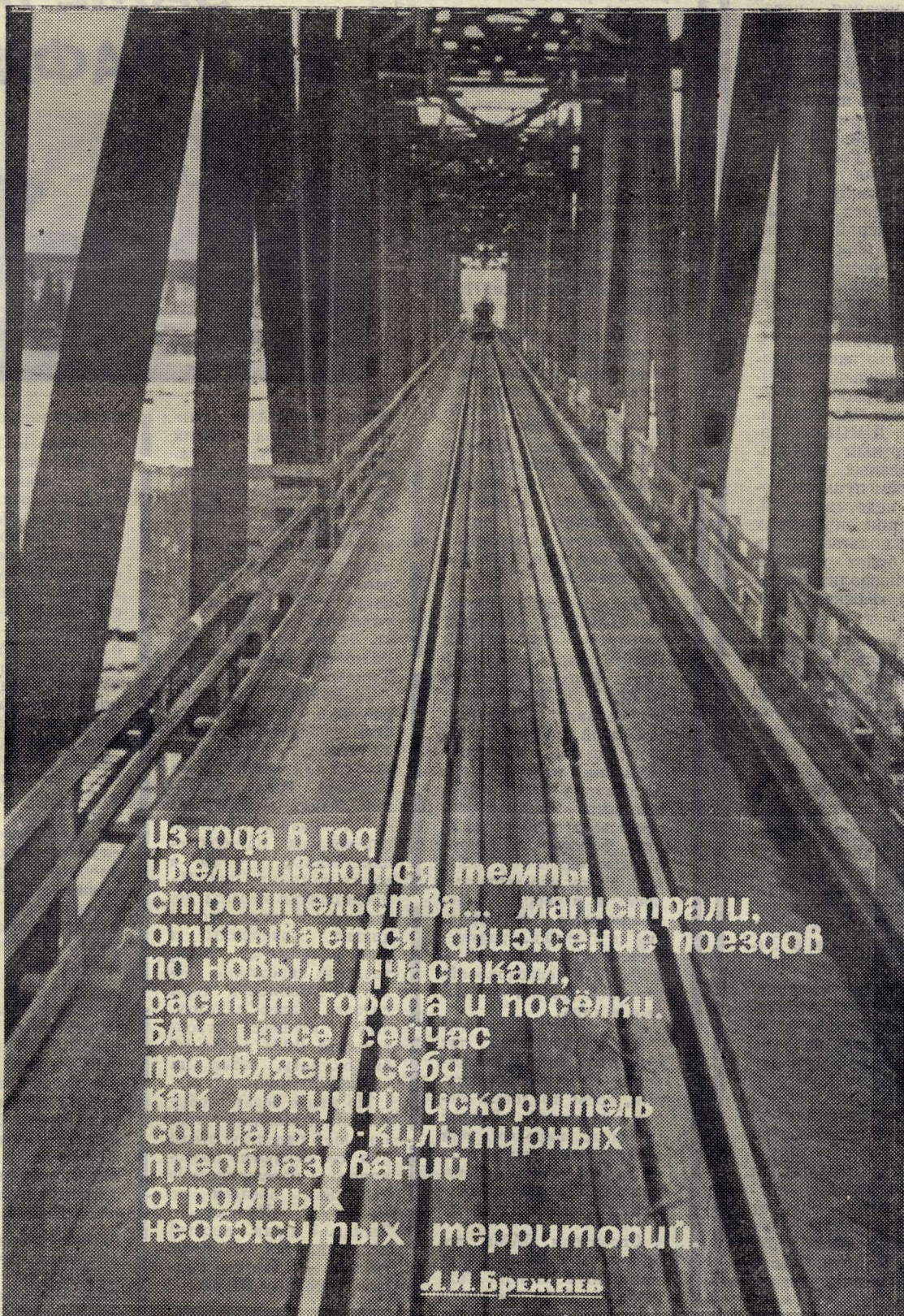
Наука и ресурсы Дальнего Востока

Д А Л Ь Н И Й Восток — регион, занимающий особое положение в системе народного хозяйства Советского Союза. Это особое положение определяется богатством и уникальностью его ресурсов, географической позицией, выходом в Тихий океан. КПСС, наше правительство давно уже обращали внимание на необходимость опережающего развития производительных сил Дальнего Востока.

Естественно, что использование природных ресурсов суши и моря Дальнего Востока и разрешение различных народнохозяйственных проблем формирования населения, транспортных систем в этом районе не может в настоящее время происходить без активного участия науки. Такая постановка вопроса особенно станет ясной, если учесть, что мы дело имеем здесь с вновь осваиваемыми территориями, ресурсами и т. п. Поэтому необходим правильный выбор направлений освоения, более эффективное вложение капитальных затрат. Наука должна усиливать свое влияние на развитие производительных сил Дальневосточного экономического района и в целом нашей страны.

Именно в связи с этим здесь были сформированы институты по различным направлениям естественных и общественных наук, затем был создан Дальневосточный научный центр Академии наук СССР. Министерства и ведомства на Дальнем Востоке создали свои научно-исследовательские институты. Министерства высшего и среднего специального образования развивают научные исследования в вузах Дальнего Востока.

стр. 2



Из года в год увеличиваются темпы строительства... магистрали, открываются новые участки, растут города и поселки. БАМ уже сейчас проявляет себя как могучий ускоритель социально-культурных преобразований огромных необжитых территорий.

А. И. Брежнев

Программа «Сибирь» и освоение Забайкалья

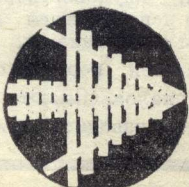
З А Б А Й К А Л Ь Е — своеобразный мост, соединяющий Дальний Восток со всей страной. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали усиливает эту роль. Большое внимание уделяется развитию здесь перерабатывающих отраслей (машиностроения, легкой и пищевой промышленности и др.), ориентированных на потребление своей продукции в дальневосточных и восточно-сибирских районах страны.

Но БАМ, как известно, не только дает нашей стране второй широтный ход к Тихому океану и укрепляет экономические связи Дальнего Востока, но и открывает доступ к несметным природным богатствам, ныне почти полностью отрезанным бездорожьем и удаленностью от индустриального мира.

Одна из жемчужин в богатом созвездии природных ресурсов зоны БАМа — Удокан. Его открыли не так давно — тридцать лет назад. А спустя 15 лет это месторождение меди уже получило реальные очертания, государственная комиссия утвердила его запасы. Затем было принято решение о создании Удоканского горно-обогатительного комбината.

Сегодня в глухой тайге Забайкалья, где встречаешь пока лишь геологов, охотников да оленеводов, предстоит построить промышленные и жилые кварталы, возвести большой современный город. Закладка первых фундаментов начнется с подходом Байкало-Амурской магистрали, рельсовый путь которой стремительно наступает сюда со стороны Тынды.

стр. 5



ПРОБЛЕМЫ * ПОИСК * СВЕРШЕНИЯ

БАМ 79

ЭТАПЫ МАГИСТРАЛИ

Наука и ресурсы Дальнего Востока

(Окончание. Нач. на 1 стр.).

Дальневосточный регион обладает сейчас достаточно обширным научным потенциалом. Этот научный потенциал решает и дальше в еще больших масштабах будет решать сложнейшие проблемы освоения Дальнего Востока.

Здесь могут быть решены как фундаментальные вопросы естественных, общественных наук, так и прикладные. Среди различных направлений наибольшее внимание в настоящее время привлекают такие исследования, которые прямо, непосредственно сейчас влияют на развитие народнохозяйственных комплексов. В частности, можно указать, что биологические ресурсы Тихого океана, дальневосточных и восточно-арктических морей стали играть настолько значительную роль в нашем хозяйстве, что увеличивается, причем очень быстрыми темпами, их использование. А увеличение быстрыми темпами использования рыбных, лесных богатств и других биологических ресурсов требует разрешения комплекса научных проблем. Над ними трудится большой коллектив ученых, которые определяют перспективы развития здесь этих отраслей промышленности, использование минерально-сырьевых ресурсов края. Чрезвычайно интересным является и исторический процесс формирования населения Дальнего Востока. Хозяйственное освоение Дальневосточного региона, его экономическая и политическая роль значительно повышаются в связи с грандиозными работами по сооружению Байкало-Амурской магистрали.

В последнее время институты ДВНЦ серьезное внимание уделяют транспортным артериям. Дело в том, что стык железных дорог с морскими является очень важным пунктом вообще всякого рода неувязок, недоразумений, которые приносят государству при неудачных перевалках большие убытки. Я полагаю, что в течение двух ближайших лет будет найдено эффективное решение, которое позволит сократить простои вагонов, повысить эффективность морского флота.

Хозяйственное освоение территории Дальнего Востока начинает уже выполнять и Байкало-Амурская магистраль. Дальневосточный научный центр активно участвует в решении различных проблем, связанных непосредственно с сооружением дороги на океан. В частности, многое делают для БАМа Институт экономических исследований и Институт геологии и геофизики, расположенные в Хабаровске.

С Байкало-Амурской магистралью связана деятельность многих сотрудников Биологического института ДВНЦ. В настоящее время институт активизировал работы по исследованию почв Дальнего Востока. С этим связывается активное участие ученых-дальневосточников в формировании продовольственной базы не только Дальневосточного региона, но и в Сибири.

Институт автоматики и процессов управления ДВНЦ совместно с Дальгипротрансом участвует в решении важнейшей из проблем — развитие транспортной сети Дальнего Востока в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали.

Хотелось бы подчеркнуть, что ряд наших институтов проводит исследования в сотрудничестве с отраслевыми НИИ.

Поскольку значительная часть строящейся железной дороги проходит по наименее изученной территории Дальнего Востока, следует ожидать, что по мере ее познания перед учеными Дальневосточного научного центра будут вставать новые проблемы. И дело чести научных коллективов — своевременно давать ответ на поставленные вопросы.

Очередное заседание сессии Научного совета АН СССР по проблемам БАМ проходит на восточном участке. Совет рассмотрит актуальные проблемы строительства магистрали и хозяйственного освоения ее зоны.

Н. ШИЛО,
заместитель председателя Научного совета АН СССР по проблемам БАМа, председатель ДВНЦ АН СССР, академик.

© Активно участвуют ученые Дальневосточного научного центра АН СССР в решении проблем БАМа.

© Пять лет назад началось сооружение БАМа. Уложено свыше 1500 километров путей, построено 550 мостов...

В ГРАНДИОЗНОЙ И программе освоения Сибири и Дальнего Востока среди множества сооружаемых объектов ЦК КПСС по праву отводит Байкало-Амурской магистрали центральное место. Пять лет назад на весь мир прозвучало короткое, но емкое и притягательное слово БАМ. Сегодня мы отмечаем пятилетний юбилей стройки. На призыв партии выполнить важнейшее поручение по строительству магистрали века откликнулись тысячи молодых людей и ветеранов труда. Сегодня они достойно продолжают традицию стахановского движения, ударничества, приумножают героев, построивших Комсомольск-на-Амуре и Магнитку, Турксиб и Днепророс, Братск и КамАЗ.

БАМ — это стройка современности, и необходимость в ее сооружении определяется социалистическим подходом к развитию производительных сил. Это не просто железная дорога, проходящая по труднодоступным районам страны. БАМ открывает величайшие возможности для экономического подъема громадного региона, равного по площади всей Западной Европе.

Байкало-Амурская магистраль по своим масштабам и протяженности, гигантскому объему строительно-монтажных работ, многочисленности, сложности и разнообразию инженерных сооружений, применению современных машин не знает себе равных в практике железной дороги строительства.

Высоко оценил значение БАМа Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев. Он говорил: «Строительство этой железной дороги, которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, будут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот и новые земли».

Минувшие пять лет строительства магистрали — это годы созидания, годы трудовых побед строителей. Вместе со всем народом они внесли достойную лепту в построение материальной базы коммунизма.

Строители БАМа добились за пять лет значительных успехов. Так, разработано и отсыпано в полотно железных дорог свыше 270 миллионов кубометров грунта, построено более 1500 искусственных сооружений, из них 550 мостов, уложено свыше 1500 километров. На трассе БАМа построено около 2000 километров

притрассовых автодорог.

Если в начале строительства было всего лишь два управления: «Ангарстрой» и «Бамстройпуть» с общей численностью 12 тысяч человек, то теперь 10 трестов и управлений строительства, подчиненных Главбамстрою. Кроме того, два мостостроительных треста, одно управление «Бамтоннельстрой» и десятки строительных подразделений из различных республик и областей, шефствуют над БАМом.

ОТОШЛИ в историю такие значительные в

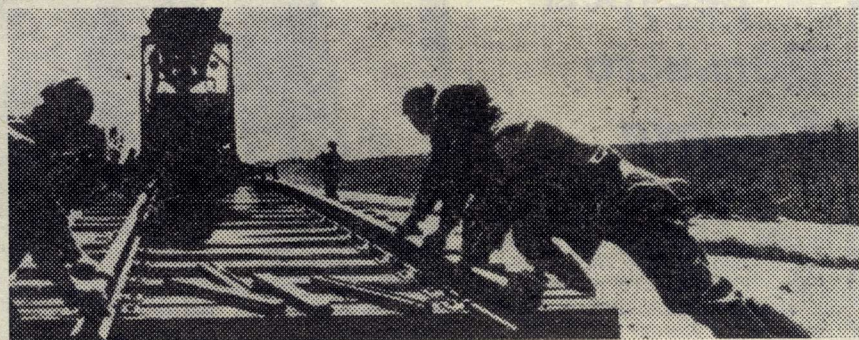
притрассовых автодорог. Если в начале строительства было всего лишь два управления: «Ангарстрой» и «Бамстройпуть» с общей численностью 12 тысяч человек, то теперь 10 трестов и управлений строительства, подчиненных Главбамстрою. Кроме того, два мостостроительных треста, одно управление «Бамтоннельстрой» и десятки строительных подразделений из различных республик и областей, шефствуют над БАМом.

ОТОШЛИ в историю такие значительные в притрассовых автодорог. Если в начале строительства было всего лишь два управления: «Ангарстрой» и «Бамстройпуть» с общей численностью 12 тысяч человек, то теперь 10 трестов и управлений строительства, подчиненных Главбамстрою. Кроме того, два мостостроительных треста, одно управление «Бамтоннельстрой» и десятки строительных подразделений из различных республик и областей, шефствуют над БАМом.

притрассовых автодорог. Если в начале строительства было всего лишь два управления: «Ангарстрой» и «Бамстройпуть» с общей численностью 12 тысяч человек, то теперь 10 трестов и управлений строительства, подчиненных Главбамстрою. Кроме того, два мостостроительных треста, одно управление «Бамтоннельстрой» и десятки строительных подразделений из различных республик и областей, шефствуют над БАМом.

ОТОШЛИ в историю такие значительные в притрассовых автодорог. Если в начале строительства было всего лишь два управления: «Ангарстрой» и «Бамстройпуть» с общей численностью 12 тысяч человек, то теперь 10 трестов и управлений строительства, подчиненных Главбамстрою. Кроме того, два мостостроительных треста, одно управление «Бамтоннельстрой» и десятки строительных подразделений из различных республик и областей, шефствуют над БАМом.

СТРОКИ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ БИОГРАФИИ



биографии БАМа факты, как приход первых поездов в г. Тынду, затем — на границу с Якутией и Бурятией, отгрузки первых эшелонов с якутским утлём и доставка грузов через Байкальский хребет на развезд Давак. 25 декабря 1978 года путеукладчик пришел на ст. Ларба, т. е. на 132 километр к западу от Тынды.

Досрочное открытие рабочего движения на этих участках позволило подавать грузы не только на строительные объекты. Ныне по линии Тынды — Беркакит — Угольная интенсивно перевозятся народнохозяйственные грузы в обоих направлениях. На предприятия страны доставляется уголь, лес и другие материалы, и уже в процессе строительства перевезено более 10 миллионов тонн грузов. Таким образом, уже в процессе строительства БАМ начал себя окупать, встал на службу Родине.

Не менее богат событиями нынешний год. Большой радостью стало для нас открытие постоянного пассажирского движения поездов по маршруту Москва — Тынды. 7 июня первый пассажирский поезд Москва — Тынды прибыл в столицу БАМа.

На год раньше установленного срока воинскими железнодорожниками уложено символическое «серебряное» звено на развезде Уркалту участка Ургал — Березовка. Так замкнулось дальневосточное железнодорожное коль-

материальные ресурсы.

Однако БАМ сегодня — не только уложенные и прокладываемые стальные рельсы, железобетонные мосты и тоннели. Это новые города и поселки, осваиваемые промышленные комплексы... Только на участке Главбамстроя ныне создано 42 временных поселка, в которых проживает около 140 тысяч человек. На всех направлениях, где сегодня трудятся строители, созданы необходимые условия для жизни и работы. Построено почти миллион квадратных метров временного жилья и более 300 тысяч квадратных метров площадей торговых, медицинских, школьных и дошкольных, коммунально-бытовых, почтовых и культурных учреждений.

Сегодня на БАМе 12 крупных комсомольско-молодежных подразделений и 340 комсомольских бригад. Далеко за пределами стройки известны имена бригадиров, Героев Социалистического Труда Виктора Лакомова, командира отряда имени XVII съезда комсомола, и Владимира Новика.

Особенно хотелось бы отметить комсомольско-молодежную бригаду СМП-587 треста «Тын-дотрансстрой», возглавляемую Владимиром Степановичем. Прибыв на БАМ в октябре 1974 года в составе отряда «Московский комсомолец», Владимир сумел подобрать и сплотить

ское понимание тех задач, которые поставлены перед строителями БАМа партией и правительством.

Именно поэтому БАМ стал подлинной школой хозяйствования, местом закалки характеров, проверки крепости духа и силы воли, особенно молодежи, и настоящей кузницей кадров всех рангов — от рабочего до руководителя любого строительного подразделения. На стройку прибыли десятки тысяч молодых рабочих, многие из которых не имели строительных профессий. Но наши подразделения развернули широкую сеть курсовой системы подготовки новых рабочих кадров. За 3,5 года обучения более 18000 человек повысили свою квалификацию, 46000 человек приобрели вторые и третьи строительные профессии.

НО ГОВОРЯ о том, что сделано, не следует забывать, что у нас немало недостатков и промахов в работе, много нерешенных проблем. В истекшем году не были введены в действие некоторые пусковые объекты, допущено отставание в строительстве производственной базы БАМа, в ряде подразделений уровень заработной платы опережал рост производительности труда, неудовлетворительно используются машины и механизмы, допускаются перерасход материалов, имеют место непроизводительные за-

© По дальневосточному кольцу — Хабаровск — Известковая — Ургал — Комсомольск-на-Амуре — Ванино — прошел первый поезд...

ДЕЛА И ПОБЕДЫ СТРОИТЕЛЕЙ

БАМ 79

траты и потери рабочего времени.

Все это обязывает коллективы подразделений, их руководителей тщательно разобратся в причинах подобных явлений и принять необходимые меры по решительному их устранению.

Большие напряженные задачи стоят перед коллективами строительных подразделений в оставшийся период 1979 года.

В четвертом квартале предусмотрено сдать в постоянную эксплуатацию железнодорожную линию Тында — Беркамит — Угольная протяженностью 245 километров. По принятым социалистическим обязательствам железнодорожная линия Тында — Беркамит должна быть сдана в эксплуатацию досрочно — к 62-й годовщине Великого Октября.

На линии Тында — Чара для выполнения целевой задачи — укладки рельсов на участке ст. Ларба — ст. Чильчи — путевладчику предстоит пройти еще 74 километра.

На Бурятском участке нужно уложить 24 километра железнодорожного полотна, чтобы рельсы БАМа вышли к озеру Байкал — станции Нижнеангарск-1.

Большие задачи стоят перед коллективом управления строительства «Ангарстрой», которому предстоит построить и сдать в эксплуатацию 62 километра вторых путей Тайшет — Лена, завод по ремонту дорожно-строительных машин в г. Тайшете, а также выполнить ряд важнейших задач на объектах Министерства речного флота в Осетровском порту.

Из годового плана в 80 тысяч квадратных метров жилья пока введено только 17 тысяч квадратных метров. Следовательно, надо приложить максимум усилий, но выполнить установленное задание.

Планы эти очень напряженные, а сроки для их выполнения предельно ограничены. Поэтому долг хозяйственных руководителей, инженерно-технических работников, партийных, профсоюзных и комсомольских активистов — добиваться внедрения всего нового и передового, накопленного в отрасли, ориентироваться на лучшие образцы труда.

Сейчас в трудовых коллективах повсеместно развертывается социалистическое соревнование в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Нет сомнения в том, что бамовские подразделения сумеют добиться к этому юбилею новых трудовых успехов.

А. ВАСИЛЬЕВ,
заместитель начальника Главбамстроя.
г. ТЫНДА.

ЭТОТ ПОЕЗД ждали годы. О нем мечтали среди звезд и тайги у пламени костров. О нем слогали стихи, пели песни. За него боролись по-корчагински горячо и упрямо, обливаясь потом и двадцатым потом... Ему пробивали путь по сопкам и ма-рям, где не вздохнешь от гнуса и комарья. Его видели в обжигающем безветрии стужи, под немым небом, обращенным в застывшую глыбу льда.

Укладка завершена. И чтобы описать состояние всех участников этого события, достаточно одного слова, это — радость. Она сродни радости хлебороба, видящего щедрые всходы нового урожая. Это чувство настоящих хозяев, вкладывающих свою жизнь в большое дело.

Нужно было слышать горячие слова людей, не столь уж многословных в обычной обстановке; нужно было видеть, как бамовцы, жители маленьких поселков и разъездов, бросают цветы под колеса проходящего поезда —

1 июля 1979 года многие газеты сообщили: «Новая трудовая победа строителей БАМа: вчера замкнулось дальневосточное железнодорожное кольцо — Хабаровск — Известковая — Ургал — Комсомольск-на-Амуре с выходом в порт Ванино». Последнее рельсовое звено — «серебряное» уложено у разъезда Уркаль-ту, — на месте встречи восточного и западного отрядов строителей. 30 июня здесь открыт монумент — 15-метровая стела, исполненная в форме профиля рельса.

Укладка главного пути БАМа и открытие сквозного рабочего движения поездов от станции Ургал до Комсомольска-на-Амуре выполнены досрочно. С трудовым достижением строителей БАМа поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев. В его приветствии говорится: «Выполнение в короткие сроки больших объемов работ наглядно показывает, что ваши коллективы способны успешно решать поставленные задачи по строительству БАМа. Из года в год увеличиваются темпы строительства этой магистрали, открывается движение поездов по новым участкам, растут города и поселки. БАМ уже сейчас проявляет себя как могучий ускоритель социально-культурных преобразований огромных необжитых территорий».

«Рождение дальневосточного кольца» — так назвала газета «БАМ» репортаж с пути следования первого поезда, прошедшего от ст. Известковой до ст. Ванино, по маршруту, начало которому было заложено еще в 30-е годы первопроходцами изыскателями и проектировщиками из Ленинграда.

Первый исторический рейс... Станции, разъезды, митинги, хлеб-соль, приветствия, цветы... Пятьсот километров путей БАМа — в действии! Путь к океану открыт.

ния вокзала, в Эвороне начата кирпичная кладка вокзала... Создание БАМа — не просто нити стального пути, а развитого железнодорожного комплекса, — продолжится.

БАМ сыграет громадную роль в развитии Хабаровского края и всего Дальнего Востока, станет дорогой развития Ургальского и Комсомольского ТПК. Открытие Лианского угольного месторождения, развитие Солнечного горнообогатительного комбината создают прочную экономическую основу для бурного развития производительных сил на тихоокеанском побережье Страны Советов.

Работающее на народное хозяйство Дальневосточное железнодорожное кольцо позволит увеличить производственные мощности лесодобывающих и деревообрабатывающих предприятий. Грузопотоки в этом

РОЖДЕНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО КОЛЬЦА

их первого поезда — чтобы ощутить живое, не из учебников, дыхание истории...

На коротких остановках пассажиры первого поезда штурмовали станционные книжные киоски и вмиг раскупали «бамовскую» литературу. Потом, в купе, сосредоточенно искали в иллюстрациях и очерках себя. Находили и восторженно показывали соседям — без бахвальства, а как-то по-детски.

НО ПОВЕГИ пшеницы — это еще не караван на столе. И завершение укладки путей — далеко не окончание стройки. Пока на Восточном участке БАМа освоена лишь треть запланированных средств. Впереди — подготовка восточного БАМа к сдаче в постоянную эксплуатацию. Для линии Березовка — Комсомольск-на-Амуре она назначена на 1980 год, для линии Ургал — Березовка — на 1982 год.

Времени, как понятно каждому опытному транспортному строителю, не так уж много. И потому бригадир монтажников из СМУ-8 Борис Кляпин, кол-

лектив которого занят на объектах станции Березовка, озабоченно говорит:

— Далеко не все идет гладко. Мы уже закончили работы на строительстве производственного корпуса ремонтно-механических мастерских, дизельной, овощехранилища, блока складов, детского сада. На подходе — котельная. Но работа постоянно тормозится нехваткой сборного железобетона. Поставщики из Комсомольска и Амурска порядком подпорттили наши нервы, отпуская «через пень-колоду», ригеля, перекрытия, покрытия, колонны. Так что бригадный подряд, на который мы взяли объекты, порой еле держится.

— Но будем надеяться, — добавляет Борис, улыбувшись мелькающей за окном тайге, — что поставки наладятся.

НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ член ЦК КПСС, первый секретарь Хабаровского крайкома партии А. К. Черный, отвечая на вопрос вашего корреспондента, сказал:

— В ближайшее время крайком КПСС предпримет меры по интенсивному развитию мощностей заводов железобетонных изделий, которые пока допускают срывы поставок для бамовских объектов. Такое положение будет в корне изменено. Но мы надеемся и на помощь шефов, сооружающих капитальные поселки железнодорожников на трассе. Примеры в этом отношении на стройке уже есть.

— И мы твердо убеждены, — подчеркнул Алексей Клементьевич, — что задания партии по сооружению Байкало-Амурской железнодорожной магистрали будут, безусловно, выполнены.

Знаменательно: по всему пути поезда после митингов мы становились свидетелями событий небольших, но складывающихся в одно значительное целое. На станции Сулук смонтирован первый блок фундамента депо экипировки, в Дзамку заложен первый бетон в фундамент капитальной школы, в Березовке забита первая свая зда-

районе станут значительно мощнее и интенсивнее. Другими словами, БАМ становится уникальным рычагом развития Дальнего Востока. И первый поезд делает первый вклад в фондотдачу магистрали.

РАНЬШЕ в разговорах со строителями нередко приходилось слышать об одной «главной мечте» — проехать на первом поезде:

Но будущее оказалось не столь уж далеким. Прошел первый поезд, провез в своих вагонах почетных пассажиров — тех, кто завоевал это право трудом. Это было событие, которое надолго сохранится в памяти каждого его участника. А дел осталось гораздо больше, чем уже совершено. И они не менее романтичны прежних. Потому что романтика на стройке только одна — трудовая. И первый поезд, которого так долго все ждали, — не завершение, а начало. Начало нового этапа жизни БАМа.

Н. УСОВ,
спецкорр. газеты «БАМ».
г. ТЫНДА.

Идет уголь Южной Якутии

★ БАМ — В ДЕЙСТВИИ



В УГОЛЬНОМ РАЗРЕЗЕ НЕРЮНГРИ.

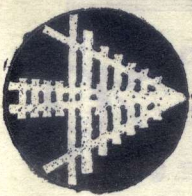
дорога подведена также и к другим объектам угольного комплекса — обогатительной фабрики и Нерюнгринской ГРЭС. В ноябре 1979 года Малый БАМ будет пущен в постоянную эксплуатацию.

На Нерюнгринском разрезе на вскрышных работах используются новейшие отечественная и зарубежная техника и оборудование в северном исполнении: мощные бульдозеры, буровые станки, 8—20-кубовые экскаваторы, 180-тонные автосамосвалы. Вывезено в отвалы уже около 17 миллионов тонн пустой породы. На новом участке разреза обнажился угольный пласт и началась подготовка к его промышленной разработке.

В нынешнем году с Нерюнгринского разреза будет отгружено 1 миллион 700 тысяч тонн угля. В последующие годы объем добычи будет расти, и к 1983 году разрез выйдет на проектную мощность — 13 миллионов тонн угля.

На строящейся обогатительной фабрике, рассчитанной на переработку девяти миллионов тонн угля в год, уже в этом году вступит в строй первая очередь погрузочного комплекса.

В. ЖУРАВЛЕВ.
г. ТЫНДА.



ПРИРОДА И МАГИСТРАЛЬ

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ освоение зоны БАМа вносит значительные перемены в ход природных процессов, а следовательно, преобразует структуру связей всей экосистемы. В такой ситуации изменение облика природного ландшафта — явление неизбежное. «Взрывной» характер появления новых хозяйственных объектов и поселений обуславливает и беспрецедентные темпы кардинальных перемен в природном балансе. Этим объясняется исключительная актуальность определения рациональных размеров вынужденных разрушений в природной среде, выявление пределов ее интенсивной эксплуатации. На этой основе предстоит выработать правила ведения строительных работ. Причем, научно обоснованный подход к природным благам, их полное использование должны стать непреложным руководящим принципом с первых шагов хозяйственного освоения зоны БАМа.

Любые отсрочки в осуществлении мероприятий по защите окружающей среды под предлогом их неактуальности в настоящее время могут лишь умножить трудности, связанные с обеспечением природоохранного режима работы промышленности региона. И более того — осложнить его неизбежное введение в будущем.

Природоохранные нормы должны явиться и основой деятельности промышленных предприятий, и своеобразным психологическим регулятором поведения коллектива и индивида в отдельности.

В условиях социалистической хозяйственной системы внедрение природоохранных мероприятий носит не стихийный, а планомерный характер. Их планирование должно органически входить в общий процесс планирования народного хозяйства. Очевидно, целесообразнее будет в экономических расчетах исходить из определения предельно-допустимой нагрузки хозяйственных процессов на природную систему региона. Это особенно относится к новым районам освоения, где нет потребности в нейтрализации последствий прошлой антропогенной деятельности и где введение прогрессивных методов хозяйствования не осложнено старыми ошибками.

ОСНОВНЫМ принципом планирования охраны природы зоны БАМа должно быть достижение такого уровня качества окружающей среды, который отвечал бы всем экономическим, медико-санитарным и культурно-бытовым требованиям.

Вопросы охраны природной среды в условиях БАМа приобретают особое значение из-за низкой способности экосистем противостоять внешнему воздействию. Спорадическое и бессистемное потребление природных ресурсов может нанести вред окружающей среде и тем самым подорвать основы формирующегося хозяйственного комплекса на территории вокруг БАМа.

Зона БАМа богата минерально-сырьевыми, лесными, водными, энергетическими, биологическими ресурсами. Каждый из этих ресурсов — звено единой целостной природной системы, обеспечивающей жизнедеятельность региона. Поэтому усилия должны быть направлены на стимулирование компенсационных возможностей природной среды, поддержание экологиче-

ского равновесия всей системы, недопущение нарушения ее структуры и функций.

Районы, прилегающие к магистрали, обладают значительными лесными ресурсами. Главным принципом организации лесозаготовок должны стать их централизация, подчинение единому руководству и единому своду правил и стандартов. На БАМе планируется образование нескольких десятков леспромпхозов. Это должны быть многопрофильные большие хозяйства, использующие и одновременно оберегающие разнообразные дары леса.

Большую роль в закреплении населения в районах освоения играет создание условий полноценной жизни на

ВТОРГАЯСЬ,

ЛЮБИТЬ

И

БЕРЕЧЬ

БАМе. Речь идет не только о комплексе социально-культурных учреждений, но и об охране природы. Здоровая окружающая среда становится все более значительным компонентом «качества жизни». Сохранение и рациональное использование природных ресурсов служат рекреационной функцией снабжения населения продуктами питания.

Необходимо обеспечить удачное местоположение населенных пунктов по отношению к промышленным предприятиям не только с точки зрения ежедневных поездок на работу, но и с точки зрения сведения к минимуму загрязнения среды в местах заселения.

ПРИ ХОЗЯЙСТВЕННОМ освоении зоны БАМа необходимо строгое зонирование территории в соответствии с ее назначением. Некоторые районы подлежат консервации, хозяйственное использование других определяется комплексом факторов, в том числе ассимиляционной способностью среды и экологическими параметрами предполагаемого производства. Целесообразно выделять следующие зоны: производственный пояс — промышленно-производственные комплексы; зону сельскохозяйственной деятельности; охранную зону — зону сельскохозяйственной деятельности; охранную зону — зону парков, лесопарков, туризма; заповедники.

Природные системы по своему характеру динамичны. Они развиваются в соответствии с присущими им законами. Однако основной источник коренных изменений в функционировании естественных механизмов — хозяйственная деятельность человека. Последняя зависит от наличия и качества природных ресурсов, от возможностей поддержания экологического равновесия в регионе. С ростом индустрии растет и техногенное воздействие на природную среду, увеличива-

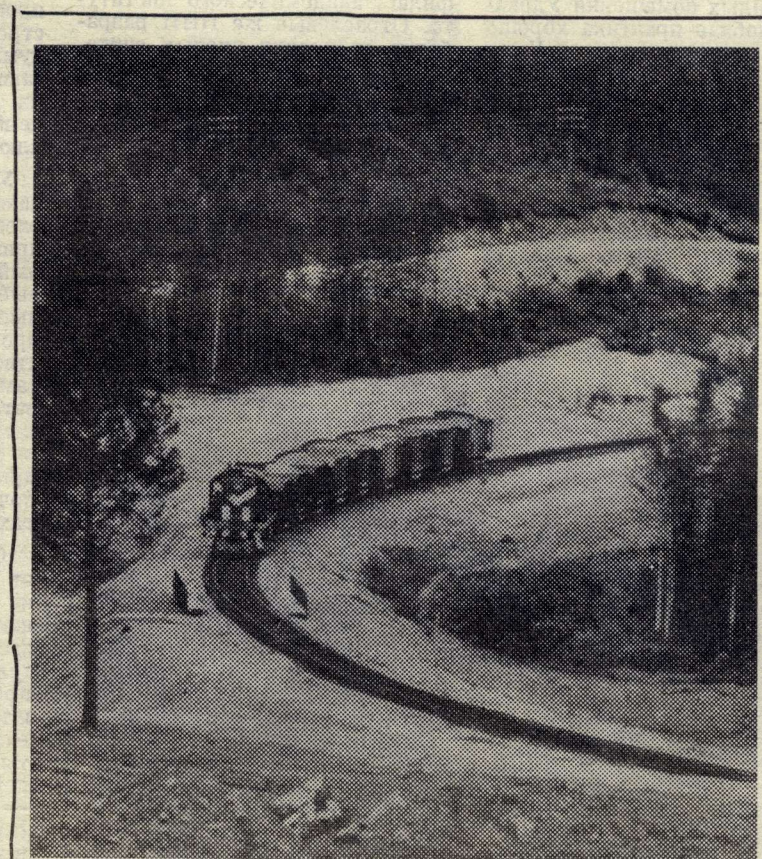
ются потребности производственной системы в бесперебойном поступлении природных ресурсов и обеспечении нормальных экологических условий жизнедеятельности. Поэтому исключительную важность приобретает определение порога устойчивости экосистем территориально-производственных комплексов к тем или иным техногенным воздействиям, прогнозирование приближения к этому порогу в результате социально-экономического развития.

В **ЭВОЛЮЦИИ** экологической ситуации значительную роль играет научно-технический прогресс (НТП). В последние десятилетия многие негативные экологические проявления были связаны с техническими нововведениями. Однако в настоящее время намечается новый подход к экологическому обоснованию направлений НТП, причем решение возникающих экологических проблем следует искать опять-таки в русле НТП. Очевидно, что НТП не может считаться «прогрессом» в полном смысле слова, если он ведет к деградации природной среды, являющейся предпосылкой самого развития. Сегодня, когда речь заходит о технологиях XXI века применительно к зоне БАМа, имеется в виду технология природоохранного типа, главные характеристики которой — минимум выброса загрязняющих веществ, максимум утилизации отходов.

Разумеется, внедрение технологий природоохранного типа на БАМе должно быть взаимосвязано с основными народнохозяйственными целями строительства и обосновано с точки зрения финансовых и трудовых ресурсов и организационной подготовки.

Экологизация производства и потребления на основе НТП как результат социально-экономических, психологических и технологических усилий должна стать основой гармонического сочетания и совпадения требований экономического роста и чистоты окружающей среды.

Н. ЕВДОКИМОВА.
Институт социально-экономических проблем АН СССР.
г. МОСКВА.



ДОРОГА НА ВОСТОК.

© Бессистемное потребление природных ресурсов может подорвать основы формирующегося ТПК.

© Создавать естественные санитарно-гигиенические зоны отдыха в непосредственной близости от места жительства.

ЗОНУ Байкало-Амурской магистрали предстоит освоить и рекреационно. Что включает в себя рекреация? Строительство санаториев и домов отдыха, туризм, организованная охота, рыболовство, сбор грибов, ягод, дикоросов и т. д.

Восточный участок Байкало-Амурской магистрали проходит по территории Амурской области и Хабаровского края, пока слабо освоенных в рекреационном отношении.

Рекреационная деятельность тяготеет преимущественно к магистральным транспортным путям. В Амурской области она приурочена в основном к участку между рекой Амур и Транссибирской железнодорожной магистралью. Здесь имеются санатории и дома отдыха, туристские базы и детские туристские лагеря.

Севернее Транссибирской магистрали рекреационное использование территории по существу отсутствует.

В зоне БАМа до последнего времени преобладала в основном промыслово-потребительская рекреация, причем, как правило, в лесах, прилегающих к поселкам в радиусе не более 25—30 км. По мере разветвления строительных работ и особенно с вводом в действие автодорог, обслуживающих строительство магистрали, увеличением численности постоянного населения возрос поток самодельных туристов, прибывающих из различных районов страны. И, думается, мощность этого потока будет усиливаться. Появляется все больше личного транспорта, и турист проникает в ранее малодоступные районы. Особо посещаемы леса вблизи строящихся населенных пунктов — с обильными ягодами, грибами участками. Много людей приходят и приезжают в зеленую зону г. Тынды в радиусе 3—5 км от города, в лесные массивы вдоль трассы на Алдан. Значительные рекреационные нагрузки в отдельные дни лета испытывают также водоохранные леса в 5—7 км от города. Думается, надо взять под контроль неорганизован-

ное «освоение» территорий, чтобы снизить возможное отрицательное воздействие на природу. В процессе строительства магистрали некоторые участки были нарушены карьерами, вскрышными работами в руслах горных рек, пожарами. Это нанесло существенный урон ряду интересных рекреационных участков (бассейны рек Черт, Эгоно, отдельные места пригородной зоны Тынды и др.).

Для успешной организации и длительного функционирования будущих территориальных рекреационных систем (ТРС) в условиях восточной части зоны БАМа особое значение при-

ЗЕЛЕНУЮ

ЗОНУ —

ПОД

КОНТРОЛЬ

обретает рациональное устройство лесов для отдыха и туризма.

Развитие промышленности, строительство новых городов и поселков вызовут количественный рост оседлого населения, которое должно иметь естественные санитарно-гигиенические защитные зоны отдыха в непосредственной близости от места жительства. Размер зеленых зон населенных пунктов должен учитывать перспективы роста населения.

Подобные зоны, созданные в соответствии с существующими правилами, имеются лишь в городах и поселках вне зоны БАМа (исключая участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань).

В зоне БАМа, в том числе непосредственно на магистрали, где строятся новые поселки, зеленые зоны пока не выделены. Их создание следует начинать уже сегодня, учитывая рекомендации ученых.

Мало внимания в зоне БАМа уделяется рекреационному облагораживанию внутрипоселковых земель — места постоянного жительства людей. Речь идет о «зеленой» архитектуре города и поселков, для которой можно использовать естественные леса. Однако зачастую строительство начинается с бульдозерного опустошения территории, затем следует озеленение. Пример тому — ТYNDA.

Нами выделены следующие зоны перспективного рекреационного освоения.

Очаги урбанизации. Сюда должны быть отнесены леса, тяготеющие к городам Тынды, Зейск, Урал, Комсомольск (с городами Солнечный и Амурск). Здесь в перспективе потребуются не только устройства и благоустройство зеленых зон, но и создание лесопарков.

Участки, транспортно доступные для неорганизован-

☉ Многое сделано по охране вод Байкала, но есть еще факты безответственности, беззаботности...

ПРИРОДА И МАГИСТРАЛЬ

БАМ 79

ной рекреации. Это примерно стокилометровые полосы, прилегающие к трассам Б. Невер — Тынды, Тынды — Беркаит, Благовещенск — Свободный — Зейск (водный маршрут), Хабаровск — Урал, Комсомольск — Березовый и т. д. Здесь уже сейчас первоочередная задача — усиление охранных мероприятий и разработка регламентации пользования.

Природные ландшафтные комплексы, перспективные для организованного туризма. В частности, район Зейского водохранилища, верховья р. Амгунь, Баджалский и Буреинский хребты. Сюда следует также отнести все известные и вновь выявляемые интересные природные комплексы.

Участки санаторно-профилактического назначения — дома отдыха, пансионаты и т. д. Их размещение пока остается неясным из-за слабой курортологической изученности территории.

Нетрудно предвидеть, что освоение этих районов будет осуществляться через главные транспортные узлы. В зависимости от этого и выделены перспективные территориальные рекреационные системы. Это первый этап рекреационного районирования. В целом выделяемые районы укладываются в сетку прогнозируемых ТПК*.

Произведена предварительная экспертная оценка рекреационных факторов для следующих форм туризма: спортивного, познавательного, оздоровительного и самодеятельного. При этом под «рекреационными факторами» мы условно рассматриваем и виды рекреационных ресурсов, и основные природо-экономические территории. Работа в этом направлении продолжается.

Важный момент — выделение заказников и организация национальных парков. Этот вопрос пока наименее изучен и требует специальных изысканий. Можно полагать, что наиболее целесообразно приурочивать заказники к местам жительства коренного населения, основным занятием которого традиционно являются охота и рыболовство. (Таковыми местами, в частности, могут быть Олекмо-Нюкжинское междуречье, некоторые части бассейнов Нюкжи, Зеи и других рек).

Нетрудно догадаться, что уже в ближайшее пятилетие в облике притрассовой полосы произойдут значительные изменения. Здесь будут построены санатории, дома отдыха и туристические базы. Неорганизованные туристы появятся в этих районах в больших количествах. Наступление на природу усилится. И следует подумать о том, как ее уберечь от бесхозяйственного, недоброго использования. Явно потребуются усилить охранные мероприятия. Но прежде нужно детально изучить устойчивость природных комплексов.

**А. САПОЖНИКОВ,
Г. ХМЕЛЬ.**

Дальневосточный научно-исследовательский институт лесного хозяйства, г. ХАБАРОВСК.

* ИЛЫНА Л. Н. Возможности рационального использования биотических ресурсов в зоне БАМа. «Природные условия и охрана окружающей среды в зоне БАМа». Иркутск, 1977.

С НАЧАЛОМ строительства Байкало-Амурской магистрали прекрасное озеро Байкал с его чистыми водами все больше вовлекается в многогранную деятельность человека.

По озеру ходят сотни судов, перевоза необходимые для стройки грузы, строятся новые и переделываются старые порты и причалы, едут по нему строители БАМа. Вдоль берегов Байкала и впадающих в него рек вырубаются просеки, отсыпается автомобильные дороги и железнодорожное полотно, возводятся мосты, пробиваются туннели, строятся новые города и поселки. Изменился ритм жизни озера. И от того, как мы будем использовать его богатства, во многом зависит будущее жемчужины нашей страны.

УМЕСТНО напомнить, что ЦК КПСС и Советское правительство уделяют Байкалу постоянное внимание. Принят ряд постановлений, предусматривающих дополнительные меры по обеспечению рационального использования его природных ресурсов. Многое сделано по охране бассейна Байкала, например, в Бурятской АССР. Почти по всем рекам прекращен молевой сплав леса, произведена очистка русел рек и т. д. Но необходимо отметить, что здесь все еще имеют место существенные нарушения в вопросах охраны природы, в том числе и бассейна Байкала. Нарушение действующих положений по охране вод Байкала и его естественных ресурсов допускают Нижнеангарское отделение дирекции строительства БАМа, генподрядчик — трест «Нижнеангарсктрансстрой» и трест «Бамтоннельстрой». В поселках Северобайкальск, Говджекит, Новый Уоян, Тоннельный, Северомуйск и на восьми площадках построены и строятся объекты производственного и социального назначения без очистных сооружений и сетей канализаций. Кроме этого, на всем протяжении трассы БАМа организованы мелкие склады и заправочные колонки без очистных сооружений.

Опасность загрязнения Байкала и нарушения его экосистемы продолжает оставаться реальной.

О крайне недостаточных природоохранных мерах в зоне БАМа свидетельствует и тот факт, что из запланированных на Бурятский участок средств на строительство очистных сооружений в 1978 году освоено всего 3,4%.

Третий год строятся очистные сооружения на Уоянской нефтебазе, но освоена всего десятая часть выделенных денег. На стройплощадке Байкальского тоннеля в 1978 году должно быть уже закончено сооружение станции биологической очистки и нефтеловушки. Однако строительство еще не начато.

Дополнительное загрязнение озера Байкал и его притоков происходит при использовании озера и рек как транспортных путей для заброски по ним материалов, техники и горючего для строителей БАМа. Грузооборот флота в 1975 г. составлял 40 тыс. тонн, в 1976 г. — 130 тыс. тонн, а в 1978 году цифра эта удвоилась. Соответственно возросло и загрязнение.

С увеличением автотранспортного парка возможно повышение в природных водах содержания свинца, который с выхлопными газами попа-

дает в атмосферу, накапливается на земле, на деревьях и кустарниках, а в период дождей и снеготаяния поступает в реки и озера. Свинец токсичен для всего живого в водоемах.

Пагубные последствия сточных вод, содержащих значительное количество тяжелых металлов, в полном объеме в настоящее время трудно оценить. Ясно лишь одно, что экосистеме Северного Байкала может быть нанесен непоправимый ущерб. В первую очередь изменится химический состав воды. Будет подорвана кормовая база ихтиоценозов. Это скажется отрицательно на эффек-

тивности размножения и росте рыб.

час привела к усилению ветровой эрозии. В сухую погоду пыль плотным столбом стоит по всей трассе. Большое количество ее оседает в водоемы.

Постановлением Совета Министров СССР водоохранная зона озера Байкал установлена в границах водосборной площади озера, здесь устанавливается особый режим пользования природными ресурсами. Все леса, находящиеся в водоохранной зоне, относятся к первой группе. В них недопустимы сплошные концентрации рубки (могут производиться только выборочные, связанные с улучшени-

БЕЗГРАНИЧНЫ ЛИ ВОЗМОЖНОСТИ БАЙКАЛА?

ем массивов). Однако ряд строительных организаций на Бурятском участке нарушает это постановление (строители «МК-137», «СМП-581» и «СМП-575»).

Строители на соблюдают правила пожарной безопасности. В 1977 г. только в Северобайкальском районе произошло около 100 пожаров.

Важно также бережно относиться к почвенно-растительному покрову в зоне БАМа, и в первую очередь — в природоохранной полосе бассейна озера Байкал. Его нарушение вызывает многократное увеличение взмученных наносов в реках. Это ведет к перестройке, а нередко и к гибели отдельных гидробионтов, подрывая тем самым кормовую базу для рыб, затрагивая и перестраивая всю экосистему Байкала. Увеличение мутности и уменьшение прозрачности в водоемах отрицательно сказывается на фотосинтезирующей деятельности водной растительности. Это, в конечном итоге, может вызвать затруднения в снабжении качественной питьевой водой населенных пунктов.

Однако ряд строительных организаций на Бурятском участке нарушает это постановление (строители «МК-137», «СМП-581» и «СМП-575»).

Строители на соблюдают правила пожарной безопасности. В 1977 г. только в Северобайкальском районе произошло около 100 пожаров.

Важно также бережно относиться к почвенно-растительному покрову в зоне БАМа, и в первую очередь — в природоохранной полосе бассейна озера Байкал. Его нарушение вызывает многократное увеличение взмученных наносов в реках. Это ведет к перестройке, а нередко и к гибели отдельных гидробионтов, подрывая тем самым кормовую базу для рыб, затрагивая и перестраивая всю экосистему Байкала. Увеличение мутности и уменьшение прозрачности в водоемах отрицательно сказывается на фотосинтезирующей деятельности водной растительности. Это, в конечном итоге, может вызвать затруднения в снабжении качественной питьевой водой населенных пунктов.



ЭТО БАЙКАЛ!

В постановлениях ЦК КПСС и Совета Министров СССР — запланированы предложения по сокращению, а в будущем — и полному прекращению сброса даже очищенных вод в озеро и его притоки. Принятие новой Конституции является надежной гарантией бережного отношения к природе. Статья 18-я регламентирует отношение нашего общества к охране природы. «В интересах настоящих и будущих поколений в СССР принимаются необходимые меры для охраны и обособованного, рационального использования земли, ее недр, растительности и животного мира, сохранения в чистоте воздуха и воды, обеспечения воспроизводства природных богатств и улучшения окружающей человека среды».

НЕ ПОДЛЕЖИТ сомнению и никем не отвергается, что древнейшая и уникальная байкальская экосистема, исключительные качества байкальских вод, все те природные факторы и условия, которые их создают и поддерживают, должны быть сохранены, как единственное в своем роде природное явление, величайшая национальная ценность и гордость Советской страны. Все это должно быть сохранено и как ресурс большого практического значения на будущее, и как среда обитания байкальских гидробионтов, древней эндемичной фауны и условие ее воспроизводства. Иначе говоря, должны остаться ненарушенными связи отдельных компонентов всей байкальской экосистемы, формирование которой осуществлялось миллионы лет. За это время создано естественное равновесие самоочищающейся системы озера от растворенных, взвешенных, влекомых с суши и выпадающих воздушных взвесей и имеющих природное происхождение.

Кажущаяся безграничной возможность озера Байкал выдержать любое количество загрязнений (благодаря большому размеру озера) очень обманчива. Относительно небольшие начальные отрицательные воздействия играют роль спускового механизма. Для северной оконечности Байкала достаточно одного аварийного сброса протомков, чтобы деградиация приобрела лавинообразный характер.

Коммунистическая партия Советского Союза и Советское правительство проявляют повседневную заботу об охране природы, о бережном использовании ее ресурсов. В Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии Генеральный секретарь Центрального Комитета Л. И. Брежнев говорил: «Использовать природу можно по-разному. Можно — и история человечества знает тому немало примеров — оставлять за собой бесплодные, безжизненные, враждебные человеку пространства. Но можно и нужно, товарищи, облагораживать природу, помогать природе полнее раскрывать ее жизненные силы».

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

В. БОГДАНОВ,
старший научный сотрудник института, начальник Байкало-Амурской экспедиции ЛИН СО АН СССР.
г. ИРКУТСК.

© Актуальные исследования ученых Лимнологического института Сибирского отделения АН СССР.

© Среди первопроходцев БАМа значится и писатель-фантаст И. А. Ефремов.

БАМ 79

«Мы строим БАМ»

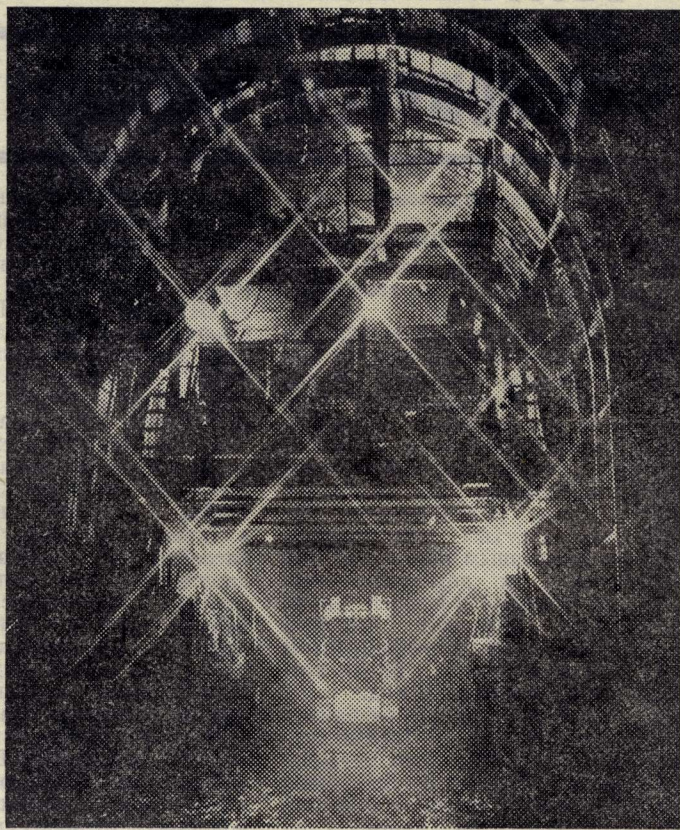
Под таким названием прошла выставка в Иркутском областном художественном музее.

Байкало-Амурская магистраль с первых своих шагов неотделима от искусства, от творчества художников, кинематографистов, писателей, поэтов. Вместе с первыми десантами в глухой тайге высаживались люди с кинокамерами, мольбертами, представители творческих организаций из многих районов страны. Они жили и работали вместе с первопроходцами БАМа, шли по пятам строителей, иногда и опережали их. Так родилась новая тема в изобразительном искусстве, тема большой магистрали, прославляющая и новую дорогу, и нового человека.

За пять лет строительства БАМа графики, живописцы, скульпторы создали обширную галерею произведений о магистрали, о людях, прокладывающих ее.

На этот раз залы иркутского музея приняли около двух тысяч работ 960 авторов из разных краев, областей, республик. В выставке приняли участие большая группа художников из Москвы, Ленинграда, Новосибирска и других крупных центров страны. г. ИРКУТСК.

Тоннель сквозь Становой хребет.



Над Леной. Здесь пройдет БАМ.



В ОПРОСЫ климатических исследований занимают одно из первостепенных мест среди задач изучения природных условий и ресурсов зоны БАМа. Это связано с тем, что на всем протяжении зоны Байкало-Амурской магистрали природно-климатические условия неблагоприятны для хозяйственной деятельности.

Постановка широких и разносторонних исследований климата этой территории на современной научной основе, с полным обобщением накопившихся материалов — давно назревшая необходимость.

Обобщение результатов многолетних наблюдений метеорологических станций и постов, различных экспедиционных климатических исследований для нужд практики весьма важно, если при этом даются определенные рекомендации по правильному и рациональному использованию климатических ресурсов. Эту важную роль поставили сотрудники лаборатории метеорологии и климата Лимнологического института СО

Исследуются климатические особенности зоны БАМа

АН СССР. Коллектив авторов под руководством заведующего лабораторией, кандидата географических наук Н. П. Ладейщикова подготовил монографию «Климатические особенности зоны БАМа», которая издана Сибирским отделением издательства «Наука».

В монографии рассматриваются общие климатические условия всей зоны БАМа, их многообразие, контрастность региональных режимов и процессов их формирования, которые в значительной степени усложняются под воздействием местных факторов. Приводится анализ основных элементов климата с выделением неблагоприятных и опасных погодных условий, которые оказывают существенное влияние на условия жизни и хозяйственную деятельность населения.

Авторы не оставили без внимания вопросы охраны окружающей среды — воздушного бассейна городов и поселков зоны БАМа. Рассматриваются вопросы защиты воздушного бассейна от загрязнений за счет атмосферных выбросов промышленных предприятий, автотранспорта и жилых бытовых объектов. Раскрывается природный механизм, определяющий условия антропогенного воздействия на воздушную среду. Учет всех неблагоприятных особенностей климата и природной среды при проектировании промышленных объектов и населенных пунктов позволит в значительной степени ослабить это вредное воздействие.

Изданная монография представляет определенный интерес для широкого круга практиков и специалистов различного профиля, решающих вопросы строительства и освоения зоны БАМ.

М. ФУРМАН,
директор Иркутской гидрометеорологической обсерватории, кандидат географических наук.
г. ИРКУТСК.

В этом выпуске использованы фотоснимки В. Новикова, А. Пьянова и других авторов.

Адрес редакции: 630090, г. Новосибирск-90, ул. Терешковой 30, комн. 333. Индекс для подписки на газету — 530012 по каталогу Новосибирского областного агентства «Союзпечать».



Телефоны и комнаты: редактора — 65-31-58 [комн. 328]; отдела партийной жизни, общественных наук и ответственного секретаря — 65-09-03 [комн. 331, 335]; отделов точных, естественных наук и фотоиллюстраций — 65-75-59 [комн. 329, 335]; отдела писем [комн. 333].

Идут книги строителям магистрали

Сразу десять посылок в один день получила от земляков Татьяна Нарицева — боец эстонского комсомольского отряда на БАМе. В каждой — книги. Их собрали и отправили из Прибалтики бывшие воспитанники Татьяны — учащиеся профессионально-технического училища. Книги она передала в фонд профсоюзной библиотеки.

Таких посылок в бамовских почтовых отделениях — десятки. Библиотеки открыты, например, во всех поселках Бурятского участка магистрали. Их книжный фонд превышает 70 тысяч томов. Большая часть книг собрана трудящимися тех городов и областей страны, чьи посланцы трудятся на БАМе. Свыше двух тысяч произведений с автографами авторов подавали первопроходцам советские писатели. (ТАСС).

...ИМЕНЕМ ПИСАТЕЛЯ-ФАНТАСТА

Наша память. По мере продвижения в глубь тайги рельсов БАМа сердца молодых строителей проникаются все большим уважением к тем, кто прошел здесь до них много лет назад, кто прямо или косвенно участвовал в нынешних трудовых подвигах. Наша благодарная память увековечила в названиях станций БАМа имена декабристов Бестужева и Лунина, изыскателей Кошурникова и Журавлева. В последнее время все настойчивее звучат просьбы о названии станции, которая будет построена на месте нынешнего поселка строителей Усть-Нюкжа, именем известного писателя-фантаста Ивана Ефремова.

Нам хорошо известны его произведения «Белый Рог», «Лезвие бритвы», «Туманность Андромеды» и другие. И лишь не так давно стало известно широким массам о его причастности к БАМу. Журналист Никита Болотников, вспоминая свою беседу 20-летней давности с профессором, доктором биологических наук, лауреатом Государственной премии СССР, писателем Иваном Антоновичем Ефремовым, написал в журнале «Вопросы литературы»: «Он вскользь, как бы между прочим, назвал эти районы: Амуро-Амгунский водораздел, Алданский хребет, река Токко — приток Чары, трасса Лена-Бодайбо-Тында... Тогда-то я просто записал эти названия, они мне ничего не говорили. Сегодня их знает вся страна».

Иван Антонович прожил богатую, насыщенную событиями и плодотворной научной и писательской деятельностью жизнь. Он плыл морем вдоль берегов Дальнего Востока, он учился на биологическом факультете Ленинградского университета, экстерном закончил Ленинградский горный институт и участвовал во многих интереснейших экспедициях.

Так, в 1931 году 24-летний Иван Ефремов в составе экспедиции И. М. Алексеева побывал в селе Пермское, на месте которого позднее вырос город Комсомольск-на-Амуре. Отряд Ефремова исследовал район озера Эврон и долину реки Горин, что находится на Восточном участке БАМа. На следующий год он прошел от Олекмы по реке Нюкже, изучал бассейн реки Геткан, вышел на Тынду и дал заключение о возможности строительства железной дороги на участке Тында—Усть-Нюкжа.

Весной 1934 года Иван Антонович возглавил геологическую партию, работавшую в Олекмо-Чарском районе. Поиски пропавшего в пути снаряжения и продовольствия заняли почти все лето, поэтому съемки начались с опозданием. Пришлось плыть на лодке по Олекме перед самым ледоставом. Останавливаться на ночлег избегали, дабы не вмерзнуть в береговой лед. В районе Куду-Кюль все-таки остановились: морозы сковали реку. Иван Антонович с тремя товарищами поднялся в верховья реки Токко, исследовал ее берега. Работы заняли почти всю зиму. Позже Ефремов рассказал в «Голце Подлунном», что пришлось пережить его отряду на реке Токко.

Конечно, еще мало известно о вкладе отважного исследователя в строительство магистрали. Эта работа еще ждет своих исследователей.

Г. МАРИНИНА,
директор музея истории строительства БАМа.
г. ТЫНДА.

От строительства—к эксплуатации

«Размах работ на БАМе с особой силой подчеркивает необходимость грамотно подойти ко всем проблемам этой великой стройки...» — эти слова Л. И. Брежнева стали эпиграфом первого специального совместного выпуска газет «За науку в Сибири» и «Байкало-Амурская магистраль», который появился в сентябре 1975 года. Грамотно подойти к решению сложных проблем строительства магистрали и комплексного развития обширных районов, прилегающих к ней, можно лишь с помощью науки.

Прокладка железнодорожного полотна это лишь промежуточный этап «стройки века». Приближается главный этап — эксплуатация магистрали и хозяйственное освоение ее зоны. И здесь контакт ученых и производственников должен быть еще более прочным. Будущее БАМа закладывается сегодня. Этой теме посвящен ряд материалов пятого специального совместного выпуска газет «За науку в Сибири» и «БАМ». Об этом же пойдет речь и на очередной выездной сессии Научного совета АН СССР по проблемам БАМ.

Редактор газеты
«БАМ»
И. М. ШЕСТАК.

Зам. редактора еженедельника
«За науку в Сибири»
Ю. А. ВОРОНЧИХИН.