



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЗА НАУКУ В СИБИРИ

ГАЗЕТА ПРЕЗИДИУМА И МЕСТНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ АН СССР, № 36 (717).

15 сентября 1975 г.
ПОНЕДЕЛЬНИК
Цена 4 коп.



Байкало-Амурская МАГИСТРАЛЬ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА КОМИТЕТА КОМСОМОЛА И УПРАВЛЕНИЯ «БАМСТРОЙПУТЬ», № 37 (48).

БАМ-75

ПРОБЛЕМЫ • ПОИСК • СВЕРШЕНИЯ

В. СТЕПАНОВ,

председатель президиума Восточно-Сибирского филиала СО АН СССР, член-корреспондент АН СССР



В. МОКРОВИЦКИЙ,

начальник управления строительства «Бамстройпуть»

Ученые Сибири — БАМу

Байкало-Амурская магистраль, к которой сейчас обращено всенародное внимание, позволит полнее и лучше освоить богатейшие ресурсы Восточной Сибири и Дальнего Востока. Строительство дороги, ее эксплуатация, народнохозяйственное освоение территории, прилегающей к трассе, выдвигают большие и сложные задачи. Их успешное разрешение возможно только на основе углубленных научных изысканий.

Эти работы проводят и ученые Иркутского научного центра Сибирского отделения Академии наук СССР. Существует координационный орган иркутских академических учреждений по связи с БАМом. Мы создали при президиуме Восточно-Сибирского филиала рабочую группу по оказанию оперативной научной помощи строительству и освоению прилегающих к магистрали территорий. В состав группы вошли ведущие ученые иркутских академических ин-

ститутств, а также представители научно-исследовательских, проектных и учебных учреждений нашего города. Составлены программы работ, которые вошли в координационный план исследований Сибирского отделения Академии наук СССР и организаций, заинтересованных в проблемах БАМ.

Исследования иркутских ученых по проблемам БАМ начались еще восемнадцать лет назад — в 1957 году. Институтом земной коры, например, были предприняты первые исследования на территории нынешней стройки. Здесь выполнены работы по выявлению закономерностей формирования месторождений полезных ископаемых и геологоструктурному районированию территории северной части Прибайкалья и Забайкалья, геофизические и сейсмогеологические исследования. Изучены подземные воды этой территории и местами открыты крупнейшие их запасы (на правом берегу

(Окончание на 4 стр.)

РАЗМАХ РАБОТ НА БАМЕ С ОСОБОЙ СИЛОЙ ПОДЧЕРКИВАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ ГРАМОТНО ПОДОЙТИ КО ВСЕМ ПРОБЛЕМАМ ЭТОЙ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ, РЕШАТЬ ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ НЕ ПОД ВЛИЯНИЕМ СТИХИЙНОГО НАПЛЫВА СОБЫТИЙ, А ИСХОДЯ ИЗ ТОЧНЫХ, НАУЧНО ОБОСНОВАННЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О ПЕРСПЕКТИВЕ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ЭТОГО ОБШИРНОГО РАЙОНА. (Из выступления Л. И. БРЕЖНЕВА перед избирателями Бауманского избирательного округа Москвы 13 июня 1975 года).

ЭТА СТРОЙКА ИМЕЕТ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ. БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ПРОРЕЖЕТ ВЕКОВУЮ ТАЙГУ, ПРОЙДЕТ ТАМ, ГДЕ ЛЕЖАТ ОГРОМНЫЕ БОГАТСТВА, КОТОРЫЕ НАДО ПОСТАВИТЬ НА СЛУЖБУ РОДИНЕ. ЗДЕСЬ БУДЕТ СОЗДАН НОВЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РАЙОН СТРАНЫ, ВОЗДВИГНУТЫ НОВЫЕ ГОРОДА И ПОСЕЛКИ.

МЫ ТВЕРДО УВЕРЕНЫ, ЧТО КОМСОМОЛЬЦЫ, МОЛОДЕЖЬ ВНЕСУТ СВОЙ ДОСТОЙНЫЙ ВКЛАД В ЭТУ ГРАНДИОЗНУЮ СТРОЙКУ. (Из речи Л. И. БРЕЖНЕВА на XVII съезде ВЛКСМ).

Впереди

экзамен потрудней

В 1975 году перед строителями дороги Бам — Тында — Беркакит поставлены большие задачи по освоению средств капиталовложений и выполнению целевых задач года. Основная из них — открытие рабочего движения поездов до станции Тынды — успешно выполнена. На пять месяцев раньше срока столица БАМа услышала гудок тепловоза, возвестивший о первой трудовой победе строителей магистрали.

Этот успех достигнут благодаря широко развернувшейся социалистическому соревнованию в ознаменование 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, массовому проявлению мужества и трудового героизма рабочих и инженерно-технических работников, большой политической и организационной работе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

«Открытие движения на новой линии, — говорится в приветствии Генерального

секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева, адресованном строителям железнодорожной линии Бам — Тынды, — имеет большое народнохозяйственное значение, создает условия для дальнейшего разворота работ по сооружению Байкало-Амурской магистрали, быстрейшего освоения природных богатств Сибири и Дальнего Востока».

Укладка последнего звена и открытие рабочего движения — только часть той большой работы, которую предстоит выполнить строителям, готовя линию к сдаче во временную, а затем в постоянную эксплуатацию.

Сейчас на всем 150-километровом участке ведутся путевые работы с тем, чтобы увеличить скорость движения поездов и ускорить доставку грузов для строителей магистрали. Одновременно идет развитие путевого хозяйства на станции Тынды, строительство тупиков и разъездов.

(Окончание на 2 стр.)



Сотрудник ИГиДВ СО АН СССР В. Т. Емельянов ведет обработку аэрофото-снимков одного из участков БАМ. Фото В. Короткоручко.



Прибытие первого товарного состава на станцию Тынды.

Фото А. Пянова.

XXV съезду КПСС — самоотверженный труд строителей Байкало-Амурской магистрали и ученых Сибирского отделения Академии наук СССР!

Впереди экзамен потрудней

(Окончание.
Начало на 1 стр.).

Работы по выравниванию и балластировке пути ведут коллективы головного ремонтно-восстановительного поезда № 28 и строительно-монтажного поезда № 567 нашего управления. Большую помощь им оказывают студенты Московского института инженеров железнодорожного транспорта, которые не первый год проводят на БАМе.

Линия Бам — Тында действует, но впереди у строителей экзамен потрудней. По мере того как путеукладчик приближался к Тынде, разворачивались работы на другом участке магистрали Тынды — Беркамит: обустривались поселки, отсыпалась протраасовая автодорога, вырубалась просека. Шла интенсивная подготовка к строительству новой железнодорожной линии, на которой предстоит вынуть и переместить не один миллион кубометров земли, построить десятки мостов и тоннель протяженностью 1300 метров. Три строительно-монтажных поезда, шесть мехколонн, два мостоотряда, тоннельный отряд, специализированное управление взрывников, проектировщики и изыскатели института «Мосгипротранс» ведут сегодня работы на северном от Тындинского направления.

Мы горды тем, что коллективу нашего управления выпала честь быть генеральным подрядчиком на строительстве линии Бам — Тын-

да — Беркамит, первой в Якутии рельсовой колеи, движение поездов по которой начнется в 1978 году. Нечислимыми богатствами одарила природа южные районы этого края. Но чтобы взять их, нужна дорога. С приходом путеукладчика на Беркамит начнется интенсивное развитие Южно-Якутского угольного комплекса, будут заложены основы для формирования Алдан-Чульман-Удоканского территориально-производственного комплекса, создание которого имеет важное государственное значение.

Неподалеку от Беркамита, конечной станции железнодорожной линии, вырастет город шахтеров. По своей величине он станет вторым после Якутска городом, в котором будут проживать несколько десятков тысяч жителей.

Уже в этом году в сторону Беркамита начнется укладка рельс. В ответ на приветствие Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева по случаю досрочного открытия рабочего движения на линии Бам — Тында коллектив управления строительства «Бамстройпуть» и его субподрядные организации обязались на 25 дней раньше срока уложить путь до разъезда Сивачкан и открыть по нему рабочее движение поездов. Выполнение этой задачи является достойным подарком строителей XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза.

п. ТЫНДИНСКИЙ.

БАМ-75

ПРОБЛЕМЫ • ПОИСК • СВЕРШЕНИЯ

Слово — первопроходцу

В связи с необходимостью строительства Байкало-Амурской магистрали изыскательские работы были начаты еще в 30-х годах. Активное участие в них приняла Академия наук СССР. Была создана специальная комплексная экспедиция во главе с вице-президентом АН СССР академиком Владимиром Леонтьевичем Комаровым. Его заместителями по отраслям наук были крупнейшие ученые Академии.

Мне посчастливилось участвовать в работе этой экспедиции в 1932-34 годах в составе одной из мерзлотных партий. В партиях работали известные геокриологи, активные участники создания новой науки — мерзлотоведения: доктор наук В. К. Яновский, ныне член-корреспондент АН СССР П. Ф. Швецов, профессор В. А. Кудрявцев, кандидаты наук Ф. Тумель, Л. А. Мейстер и другие.

В 1932 году, будучи еще студентом, я был приглашен Комитетом по вечной мерзлоте АН СССР (председателем которого был академик В. А. Обручев) на должность производителя работ, а затем заместителя начальника и начальника экспедиционной партии.

Наша мерзлотная партия в 1932 году проводила исследования по трассе от ст. Бам существующей Транссибирской железной дороги до п. Тындинский, а в 1933

и 1934 годах — на участке п. Тындинский — Брянта — р. Зея. Восточнее р. Зеи исследования проводили другие партии Академии наук СССР. В экспедиции по исследованиям трассы БАМ работала группа квалифицированных научных сотрудников, проводивших инженерно-геокриологические, гидрогеологические, геологические, ботанические и другие исследования.

Экспедиционные условия были трудные. Основным видом транспорта служили олени и лошади, перевозившие снаряжение, оборудование и продовольствие. Объем перевозок был очень большой, так как в каждой партии работало до 50 человек. В тридцатые годы эти места были дикими, а населенные пункты, где в основном жили старатели, добывавшие золото, малочисленными, а нередко и заброшенными. Несмотря на большие трудности, которые приходилось испытывать в работе, исследования проводились весьма детально и всесторонне. В экспедицию, которая базировалась в г. Свободном, постоянно приезжали ее руководители академик В. Л. Комаров, его заместители, осуществлявшие научное руководство партиями.

Таким образом, первыми исследователями трассы БАМ были сотрудники Академии наук СССР.

На первом изученном на-

ми участке Бам — Тынды в конце тридцатых годов была построена железная дорога, которая функционировала до Великой Отечественной войны. Приятно было сознавать, что результаты наших исследований и выданные проектировщикам рекомендации по особенностям проектирования железной дороги в южном районе области вечной мерзлоты полностью оправдались. Это ценно еще и потому, что в то время молодая наука мерзлотоведение

находилась в стадии становления, и ученые обладали лишь небольшим практическим опытом. Специалистов-мерзлотоведов было очень мало, но это были молодые энтузиасты — исследователи, работавшие под руководством замечательного ученого и человека, основоположника мерзлотоведения профессора М. И. Сумгина, благодаря которому все его ученики полюбили эту новую область научных знаний и посвятили свою жизнь ее развитию. Некоторые из первопроходцев БАМ стали выдающимися учеными страны.

С большим удовлетворением я воспринял поручение по исследованию трассы БАМ сегодня. Наш институт в качестве головной организации координирует геокриологические исследования, проводимые различными организациями на огромном протяжении строящейся магистрали.

От начатых нами в те далекие годы изысканий до нынешних прошло сорок лет, но мне дороги те первые исследования, которые спустя десятилетия с огромным энтузиазмом воплощаются в практику гигантской стройки века.

П. МЕЛЬНИКОВ,
член - корреспондент
АН СССР, директор
Института мерзлотоведения
СО АН СССР.
г. ЯКУТСК.

ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК

«Вот горы и там горы, за ними еще горы и потом снова горы»... В этой скупой на слова, но бесконечной, как тяжелый путь через горы, энзевкийской песне с фотографической точностью запечатлена панорама горной страны, простирающейся к северо-западу от Хабаровска.

В конце прошлого века подполковник Н. А. Волошинов, выполнявший задание Генерального штаба по топографической съемке восточных районов Сибири, предпринял попытку железнодорожной реконструкции территории, лежащей к востоку от северной оконечности Байкала до Хабаровска. В докладе, представленном в 1889 г. Русскому техническому обществу, он констатировал: «Нет никаких данных, по которым можно было бы судить о названной местности. Тунгусские старшины могли указать только двух человек, которые заходили в местность для целей охоты. Проведение линии по этому направлению оказывается безусловно невозможным, уже в силу одних технических затруднений, не говоря уже о других соображениях».

Энзевкийские охотники не обманули Волошинова, действительно — все пространство от Байкала до океана стиснуто системой многочисленных гор-

ных хребтов, вставших мощной преградой на пути к морскому побережью. Даже величавый Амур, не отважившись пройти напролом, несет свои воды, обходя неприступную горную твердь. Суровые сопки хребтов тяжело давят на вечную мерзлую землю, выжимая из маревых болот холодные, торопливо бегущие к Амуру реки.

Почти в самом центре одного из хребтов — Буреинского расположен поселок Чегдомын, где находится штаб строительства Восточного участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Чегдомын возник и строился как шахтерский поселок. Он широко раскинулся на южной террасе уходящего на север горного массива, тянущего громадные запасы каменного угля и железной руды. И окружающие Чегдомын сопки, нередко разорвав крутыми плечами склонов мшистую таежную почву, обнажают черные угольные пласты. Сюда к этим, укрытым, как за семью печатями, богатствам в конце 30-х годов было начато строительство железнодорожной линии от Транссибирской магистрали.

По замыслу проектировщиков в этом районе планировалось строить крупный металлургический комбинат и мощ-

ную тепловую электроцентраль, которые должны были стать сердцем индустриального комплекса на Восточном участке БАМ. К началу 1939 г. первая очередь металлургической базы должна была дать свою первую продукцию. Кроме металлургического производства в 500 тысяч тонн проката, 100 тысяч тонн чугуна и 50 тысяч тонн цинка здесь были запроектированы: коксовый завод, огнеупорное производство, предприятия химической промышленности и ряда других сопутствующих отраслей.

Проект 30-х годов по созданию в верховьях реки Буреи мощного индустриального комплекса и сооружению магистральной железнодорожной линии, обеспечивающей транзитную связь района с центром страны и океанским побережьем, не был реализован. Однако железнодорожная ветка Известковая — Ургал, впоследствии продолженная до Чегдомына, сыграла известную роль в освоении природных ресурсов района. Она открыла доступ к богатым лесным массивам, сосредоточенным в бассейнах рек Буреи, Ургала, Чегдомына и Нимана. В настоящее время предприятия лесной промышленности Верхне-Буреинского района добывают треть древесины, заготавливаемой в Хабаровском крае, значительная ее часть идет для экспортных поставок.

На месте затерявшегося в сопках охотничьего зимовья

вырос современный шахтерский поселок Чегдомын с многоэтажными благоустроенными домами, школами, домами культуры, кинотеатром и бытовыми учреждениями. Угледобывающие предприятия района являются крупным звеном в составе топливной базы Хабаровского и Приморского краев, имеется ряд предприятий горнорудной промышленности.

«Разведанные запасы угля и ряда других полезных ископаемых, — говорит первый секретарь Верхне-Буреинского райкома В. И. Луночкин, — обеспечивают возможность для мощного развития горнодобывающей промышленности. Наши лесные богатства тоже представляют внушительную цифру, как принято говорить, — они неисчерпаемы, но все же было бы правильной держать курс на глубокую переработку древесины на месте. Надеемся, что постройка Байкало-Амурской магистрали позволит более рационально решать многие из имеющихся в настоящее время вопросов».

А пока что центральное внимание районных организаций сфокусировано на вопросах, связанных со строительством БАМ. Диапазон этих вопросов многообразен: от организации торжественной встречи прибывающих отрядов до проблем обеспечения приехавших людей элементарными условиями жилья и быта, от разговоров с осаждающими корреспондентами до проблем трудоустройства вторых членов семей...

В связи со строительством БАМ существенно обострились некоторые местные проблемы. Так, например, основные контингенты рабочих и служащих района заняты в трех отраслях промышленности: лесной, угледобывающей и на железнодорожном транспорте. Большая часть людей, работающих на этих предприятиях, по-настоящему преданы своей профессии. Как выразился В. И. Луночкин: «Шахтера и клещами не вытащишь из-под земли. И лесники, и железнодорожники наши отлично понимают, что они сейчас, работая на своем месте, вносят в строительство БАМ не меньший вклад, чем люди, непосредственно занятые на стройке».

Однако отдельные лица увольняются с местных предприятий, мотивируя свой уход стремлением работать на великой стройке. В действительности же, как выясняется, в большинстве таких случаев происходит спекуляция высокими патристическими чувствами. Для некоторых очень великим оказался соблазн «ухватить» разницу между поясными коэффициентами к заработной плате, установленными для строителей БАМ и для работающих на местных предприятиях. Нередко поэтому местные специалисты уходят с весьма ответственных участков и устраиваются на второстепенные должности в учреждениях торговли и обслуживания БАМ.

ПРЕОДОЛЕВАЯ ТРУДНОСТИ

На строительстве Байкало-Амурской магистрали трест «Бамстроймеханизация» ведет работы на линии Бам — Тынды, Тынды — Беркаит и Тынды — Чара. Если на первой линии основные объемы уже выполнены механизаторами (осталась доводка полотна до проектных отметок), то на остальных участках магистрали им еще предстоит пройти многокилометровые мари и топи, преодолеть сложные выемки, возвести огромные насыпи.

В завершающем году девяти-

той пятилетки наш коллектив успешно справляется с этими почетными и ответственными задачами. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за II квартал 1975 года переходящее Красное знамя Министерства транспортного строительства СССР и ЦК профсоюзов рабочих железнодорожного транспорта вновь осталось в коллективе треста. Лучшими оказались механизаторы и среди строителей Амурской области. Нам вручено переходящее Красное

знамя обкома КПСС, облисполкома и облсовпрофа.

За 7 месяцев этого года план выполнен коллективом на 137,9 процента, освоено 12 млн. 240 тысяч рублей при плане 8 млн. 875 тысяч. Хорошо работали механизаторы и в августе. Особенно отличилась мехколonna № 94, выполнившая в прошедшем месяце пятилетнее задание. До конца года этот коллектив обязался произвести сверх плана земляных работ на 1 миллион рублей. Завершает пятилетнее задание и мехколonna № 116. Свои трудовые успехи механизаторы треста «Бамстроймеханизация» посвящают предстоящему XXV съезду КПСС.

Социалистические обязательства строителей центрального участка БАМа, принятые в честь XXV съезда партии, предусматривают досрочную укладку железнодорожного пути до станции

Сивачкан (северное направление) и до разъезда Курьян (западное от Тындинского направления). Это основные целевые задачи на последние месяцы завершающего года пятилетки. Над их решением и трудится многотысячный коллектив механизаторов. Кроме того, необходимо построить десятки километров придорожной автомобильной дороги, обустроить поселки и подготовить механизмы к работе в зимних условиях.

Строить БАМ нелегко. Трудно отвоевывать у вечной мерзлоты километры. Кажется, небольшое расстояние отделяет поселок Кувукту от поселка Хорогочи — всего сорок километров. Но эти сорок стоят многих сотен. Четыре мехколонны ведут здесь отсыпку автомобильной дороги. Ведут уже несколько месяцев, метр за метром продвигаясь к намеченной цели. Все, что сыплет механизаторы, уходит в болото, уходит до тех пор, пока грунт не коснется твердого основания.

Без мощной техники на БАМе нельзя. Поэтому осна-

щение подразделений землеройными и другими механизмами предмет особой заботы со стороны партии и правительства. Мы уже получили и продолжаем получать мощные импортные самосвалы и краны, бульдозеры и рыхлители, которые в значительной мере облегчают труд строителей магистрали.

Техники поступает много. Но и ее недостаточно для высокомеханизированного производства земляных работ. Так, нет механизмов для планирования откосов полотна и его уплотнения. На наш взгляд, в условиях БАМа хорошо должны зарекомендовать себя уплотнители вибрационного действия. В недостаточном количестве поступают болотные экскаваторы, без которых нам никак не обойтись.

БАМ — стройка всенародная. Усилиями всех и будет построена магистраль, названная в народе магистралью века.

М. РОМАНЧЕНКО,
главный инженер треста
«Бамстроймеханизация».

Леонид ШИНКАРЕВ



Здравствуй, БАМ!



Тракторный поезд на Кувукту.

Фото А. Пьянова

В адрес штаба ЦК ВЛКСМ на Восточном участке и райкома комсомола поступает обширная почта от желающих работать на строительстве БАМа. Среди писем есть весьма любопытные, раскрывающие гамму мотивов, побуждающих писать и ехать на стройку века. «Не по душе мне однообразная работа в наших западных краях, — пишет ожидающий демобилизации солдат. — И загорелось во мне желание ехать на БАМ, только там, на передовой комсомольской стройке я вижу свое будущее».

Другой молодой человек, находящийся тоже в европейской части страны, излагает свою просьбу в форме вопроса: «Смогли бы вы принять меня без паспорта? Смогу ли я у вас приобрести специальности и какие? Какой средний заработок?».

Много писем коллективных. Вот, к примеру, одно — от трех товарищей из Кисловодска. Технолог общественного питания, который, как он пишет, может работать и просто поваром, и его друзья, электросварщик и каменщик, сообщают: «У нас есть желание поехать и подработать года на два или больше. Нас интересуют заработки каждого». И очень решительно заявляют: «Трудностей мы не боимся, но чтобы было за что трудиться».

Беседуем на эту тему: о желании работать на БАМ, о специальностях, трудностях и заработках, со старшим прорабом мостоотряда № 26, соору-

жающего мост через реку Бурею, А. А. Авакимовым. Семьдесят мостовиков, которых он возглавляет, прибыли на Восточный участок одними из первых, а до этого соорудили мост через Амур в Комсомольске. Участвующие в разговоре коллеги А. А. Авакимов обращаются к нему уважительно, по отчеству — Арамович.

«Желание работать на БАМ — естественно, ведь дело, действительно, великое, — говорит он неторопливо, но убежденно, — и вопросы насчет заработков тоже по существу. Правда, заработки надо правильно понимать. А то были у нас двое, один, кстати, повар, другой экскаваторщик, так они считали, что им за одно их присутствие здесь должны платить столько, сколько мы зарабатываем. Но так, конечно, нигде не бывает — и здесь, понятно, тоже. Что же касается специальностей, то у нас каждый имеет их несколько. И поваром, например, сейчас работает монтажник и готовит вполне съедобно, не жалеемся. Правда, он раньше уже работал поваром — в армии».

Трудности, конечно, есть и еще будут, но многие уже решили привезти сюда семьи. А это значит: надо и школу, и детский сад, и все прочее, а с этим пока трудно. Климат здесь суровый, это точно, прошлой зимой доходило до 58 градусов мороза, но жить можно, край красивый. Снабжение хорошее...

(Окончание на 6—7 стр.)

Поездка в Тынду

(из блокнота журналиста)

Председатель исполкома Джелтулакского райсовета Павел Иосифович Ермолаев перебирал ворох свежих писем, привычно раскладывая их в две горки: налево от себя — запросы, как приехать в Тынду строить БАМ; направо — жалобы и просьбы о жилье, детсадах, яслях и т. д. Одно письмо заставило его призадуматься чуть больше обычного, оно как будто не подходило ни к той, ни к другой стороне, и он, пожимая плечами, протянул его мне, приглашая разделить недоумение. «Региональный Совет ботанических садов Сибири и Дальнего Востока считает целесообразным и своевременным вопрос о создании ботанического сада в Тынде — центре всенародной стройки БАМа. Учитывая специфические климатические условия, богатство природных растительных ресурсов в необжитых и труднодоступных районах БАМа, ботанический сад будет способствовать эффективному освоению местных дикорастущих пищевых, лекарственных, кормовых, декоративных и других растений для обогащения культурной флоры этого района. Создание ботанического сада в этих условиях, кроме большой научной значимости, будет иметь познавательное и просветительное значение, поможет озеленению и продвижению пищевых, овощных и плодовых растений в эти районы для нужд местного населения, для улучшения быта быстро растущего города».

Если бы я даже хотел придумать обстановку, чтобы оттенить некую контрастность этого светлого письма на фоне реальной действительности, то мне бы ни за что не нарисовать картину безотраднее той, которая сейчас была за окном, где с утра идет занудливый дождь, барабаны по низким крышам. На размытых дорогах, почти лежа кузовами на хребтах, образованных глубокими колеями, буксуют, надрываясь, автомашины, лязгают цепи, громыхают тракторы, пытаюсь вытащить то одних, то других. Здешные дороги не рассчитаны на тяжелую технику, а она нагрянула, да в большом количестве, и льдистые местные грунты стали таить, превращая колею в пару глубоких и все расширяющихся каналов, по которым в пору пускать лодки и плоты.

Из-за гор хмуро переваливаются низкие тяжелые тучи, плывут над деревянными избами старой Тынды, над вагончиками и палатками строителей, над лиственничными зарослями, где будет новый город — центр Западно-Амурского ТПК.

Этот территориально-производственный комплекс охватывает территорию в 42 тысячи квадратных километров — край трескучих зим, чахлых лесов, болот и марей, множества речек, промерзающих до дна, небольших селений по берегам Гилюя, Бренты, Утугея, Уркана, где живет около 32 тысяч человек, из них 17 тысяч с давних времен обитает в районе Сквородино, а 5,5 тысячи в поселке Тындинском, занятые на лесоразработках и на обслуживании возникшей в 30-е годы Амуро-Якутской автомобильной магистрали от Большого Невера через Тындинский на Алдан и дальше до Якутска. Геологи обнаружили в этом районе месторождения золота, есть серебро, свинец, цинк, никель, молибден и другие ископаемые, но пока еще мало что известно об их масштабах, а потому основным богатством здесь полагают лес. Когда я летел сюда на вертолете из Тахтамыды, меня все время не покидало ощущение бедности здешней тайги после иркутской: много гарей, леса разрежены и тощи, все больше тонкой даурской лиственницы, но площади столь велики, что по прогнозам экономистов, здесь вполне можно создавать в дополнение к двум существующим леспрохозам и одному строящемуся, еще четырех новых (Тындинский, Бельинский, Ларбинский, Гилюйский). По-видимому, здесь же возникнет лесоперерабатывающий комбинат, выпускающий шпалы, пиломатериалы, деревянные плитки, а в перспективе и мебель.

Мы очень надеемся запустить нефтеперерабатывающий завод, — говорит председатель, уже сидя за баранкой автомашины и показывая мне поселок.

Еще недавно это был типичный северный поселок: по сырью марям, в позднем лето синим от голубики, и на возвышенностях разбросаны фасады или торцом друг

к другу избы, утыканные старым мхом, свисающим из пазов; сквозь редкий лиственный лес видны холодные горы, выпускающие по утрам солнце. Никто не может сказать в точности, чем тут занимались четыре тысячи жителей. Мужики знали охоту да лесоповал, иные шоферили на автодороге, а самые отчаянные уходили на близкие золотые прииски, несколько не тоскуя по оставленным избам. Поселок возбужденный, даже нервный, и его повышенную возбужденность можно понять, если выслушать усталых тындинцев. Другие поселки, далекие и очень далекие, жили спокойно и безропотно, не ожидая ничего такого, что выходило бы за рамки обычных перемен, связанных с неспешным в этих местах ходом времени. А перед Тындой еще в начале 30-х годов забрезжила новая жизнь. Тут просили пристанища изыскатели, устраивали табор геологи, все говорили про железную дорогу; и, действительно, была стройка, и ейчас живы люди, выдавшие здесь паровоз еще до войны. А в войну разобрали, мы знаем, земляное полотно, паровоз исчез, как наваждение, и все опять пошло по-прежнему, без торопливости и с разговорами, что поезд непременно вернется, а с ним придет и уже не повернет обратно новая жизнь.

И когда в 1972 году, в жгучем феврале, в Тынду пришли из Сквородино первые машины со щитовыми домами, когда их собрали на окраине поселка и к ржым дымам прибавился еще десяток торчащих в снежном небе лисьих хвостов, а особенно в апреле, когда над поселком послышались гулкие удары топоров и стали падать деревья на просеке, тындинцы воспрянули духом и поверили, что новые люди не собираются отсюда уходить, пока не приведут поезд. Через полтора-два года население поселка выросло до 20 тысяч человек, и когда я попал сюда в первый раз, увязая болотными сапогами, боясь оставить их в грязи посреди улицы, поселок имел какой-то ярмарочный налет — яркие ли вагончики и жилые «бочки» тому причиной.

(Окончание на 8 стр.)

Ученые Сибири — БАМу

(Окончание.)

Начало на 1 стр.).

Улькана, в районе поселка Звездный).

Составлена карта детального сейсмического районирования трассы БАМ и зоны его экономического влияния. Карта позволяет выбирать наилучшие участки для сооружения железнодорожных станций, мостов и промышленных предприятий. Дана оценка сейсмической обстановки на участке Чара — Тында. Систематически велись работы по комплексному геолого-геофизическому исследованию Байкальской рифтовой зоны, вся северная часть которой используется БАМом.

Много лет проводятся исследования и коллективом Института географии Сибири и Дальнего Востока. Были составлены и опубликованы атласы Иркутской области и Забайкалья, в них нашли отражение природные условия и ресурсы трассы БАМ. Сегодня они широко используются проектными и другими организациями. Изучался опыт хозяйственного освоения местных ресурсов коренным населением. Дана медико-географическая характеристика трассы.

Сейчас и в ближайшие годы почти все институты нашего научного центра уделяют и будут уделять проблемам БАМ особое значение. Сибирский институт физиологии и биохимии растений заключил с трестом «Ангарстрой» соглашение о совместном проведении работ по строительству пленочных теплиц для получения высоких урожаев теплолюбивых овощных культур. В крайней западной части БАМ (Тайшетский район) выполнены почвенно-агрохимические исследования, изучена эффективность действия удобрений. Разработаны рекомендации по применению удобрений для получения высоких урожаев сельскохозяйственных культур. Выбран участок для постройки пленочных теплиц в поселке Магистральный. Коллектив института планирует изучение агрохимических свойств почв, перспективных для первоочередного освоения, и условий выращивания сельскохозяйственных культур на Западном участке магистрали.

Лимнологический институт развернул комплексное обследование озер и их бассейнов, расположенных вдоль трассы на участке Северного Байкала и его притоков. Уже составлена записка о лимнологической и зоологической обстановке и перспективах использования водоемов, расположенных от реки Лены до Зей. Сделана предварительная оценка рыбных запасов в озерах в 200-километровой полосе вдоль трассы между Леной и Зеей.

Для транспортных нужд изучается ледовая обстановка на Северном Байкале между Усть-Баргузином и Нижнеангарском. Составлена карта толщины льда. Впредь до конца строительства институт будет ежегодно выдавать для транспортных нужд ледовую обстановку и ледовый прогноз Байкала.

Ведется изучение условий и мест нерестилищ ихтиофауны и особенно байкальского омуля для выдачи рекомендаций по рациональному использованию и охране рыбных ресурсов Северного Байкала и крупнейших озер в зоне влияния строительства.

В прошлом году начаты режимные исследования рек и озер для оценки их вод до строительства и изменений в процессе строительства с целью выдачи практических рекомендаций к использованию водных ресурсов.

Основная задача ученых-лимнологов — фиксировать положение природной среды до начала строительства БАМ, а в последующие годы — изучать в процессе разворачивания строительных работ влияние антропогенного фактора на природу с выдачей конкретных рекомендаций по рациональному использованию природных ресурсов и охране среды.

Сибирский энергетический институт планирует проведение исследований, направленных на экономическую эффективность углей Южно-Якутского бассейна. Он проведет изучение влияния Байкало-Амурской магистрали на формирование объединенной энергетической системы Дальнего Востока, Якутии и Сибири. Запланирована тема по оптимизации конструкций и режимов эксплуатации инженерных коммуникаций и сооружений на мерзлоте.

Большую работу проводит также Отдел региональной экономики. Наряду с другими научными коллективами Иркутска, он принял активное участие в подготовке материалов, вошедших в доклад «Проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ». Сформулированы проблемы развития инфраструктуры, формирования кадров, необходимости развития геологоразведочных и проектных работ в зоне тяготения к трассе. Даны рекомендации по территориальной организации производительных сил. Особо рассмотрены вопросы ликвидации практики «самозаготовительства» леса и необходимости установления в зоне БАМ единого поясного коэффициента к заработной плате для всех трудящихся. В прошлом году в отделе создан специальный сектор по проблемам БАМ. Необходимо подчеркнуть особую роль в разработке этих проблем недавно умершего крупного ученого-экономиста профессора Виктора Александровича Кротова, возглавлявшего отдел.

Очень много делается для БАМ в научных центрах, расположенных в Новосибирске, Томске, Красноярске, Улан-Уде и Якутске. 26 институтов Сибирского отделения Академии ведут научные исследования с целью внедрения их на Байкало-Амурской магистрали.

Словом, работа ведется большая. Мы уверены, что ее плоды принесут практические результаты на самой крупной стройке века.

Якутский филиал СО АН СССР: актуал

Трасса БАМ проходит в непосредственной близости от южной и юго-западной частей территории Якутской АССР. К зоне БАМа можно отнести два административных района республики — Алданский и Олекминский. Ученые Якутского филиала СО АН СССР проводят для стройки века ряд исследований. ИНСТИТУТ ГЕОЛОГИИ

Закончен и передан заказчику отчет по хозяйственной теме «Условия формирования и закономерности размещения место-

рождений апатита в докембрических толщах Алданского щита».

В 1975 году выпущен сборник статей «Геология и уголеносность Чульманской впадины», местоорождения которой являются объектом первоочередного промышленного освоения.

Специалистами института разработаны рекомендации о перспективах эксплуатируемого месторождения Токур и главных направлениях геологоразведочных работ и соответствующих на-

учных исследований в пределах Амурской области.

С 1973 года институт проводит разработку темы «Сейсмоактивные районы юго-восточной Якутии» и участвует в составлении карты сейсмического районирования СССР. Только в течение 1974 года институтом передано соответствующим министерствам и проектным организациям шесть рекомендаций по вопросам сейсмического районирования территорий в зоне влияния трассы БАМ.

Большие стройки привлекают молодежь. Потому что их ударный ритм созвучен их пылкому уму, энергии, способности и умению дерзать.

Байкало-Амурскую магистраль строит вся страна, и, в первую очередь, конечно, — комсомольцы, молодежь. Славные традиции, родившиеся в годы первых пятилеток, продолжают.

БАМ берет стремительный разбег. На стройку века, как ее образно назвал наш народ, молодежь едет охотно. Трудно, много не хватает, но зато есть великое чувство сопричастности большому делу.

Сейчас на центральном участке БАМа работает более 9 тысяч парней и девчат, объединенных в 40 производственных коллективов.

Из каждых четырех строителей трое — молодцы.

С самого начала строительства «второго Транссиба» молодежь идет в первых рядах соревнующихся за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки. Около 500 молодых рабочих близки к завершению личного пятилетнего плана.

Особенно широкий размах соревнования приобрело в дни подготовки к 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Все комсомольско-молодежные бригады приняли встречные планы, высокие социа-

В АВАНГАРДЕ — МОЛОДЕЖЬ

листические обязательства. Свое слово они сдержали.

К знаменательной дате было досрочно открыто рабочее движение по линии Бам — Тында протяженностью 180 километров. Весомый вклад в это очень важное для развития строительства на всей Байкало-Амурской магистрали дело внесли комсомольцы и молодежь. А лучшим из лучших — бригаде монтеров пути Г. Гуреева было присвоено почетное звание бригады имени 30-летия Великой Победы.

Где молодежь, там и новаторство, поиск резервов, зарождение новых починов, отвечающих характеру грандиозной стройки.

Недавно страна отметила сорокалетие стахановского движения. Строители ознакомились с этой важной вехой в истории страны трудовыми рекордами. С замечательным почином выступила бригада Григория Запорожца. Парни обещали довести выработку до 20 тысяч кубометров на экскаватор в сутки. Обязательство было не только выполнено, но и значительно превзойдено.

«На ударной — работать по-ударному!» Этот девиз стал сим-

волом для большинства комсомольцев. Из месяца в месяц наращивают темпы в труде бригады Николая Петушина и Ивана Зайко, Владимира Новикова, Екатерины Гнусиной и Григория Глушенко. Это правофланговые соревнования. По ним равняются все остальные.

Большую и плодотворную работу по коммунистическому воспитанию молодежи, развитию соревнования проводит штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе. Бюро и штаб ЦК ВЛКСМ одобрили инициативу комсомольцев центрального участка БАМа. На стройке развернулось широкое движение под девизом «Я — хозяин стройки». Это движение направлено на достойную встречу юбилейного XXV съезда КПСС. С самого начала в нем приняли участие сотни молодых строителей, энтузиастов своего дела. Нет сомнения, что съезд партии будет ознаменован отличными трудовыми достижениями, как это и подболает посланцам комсомола, работающим на Всесоюзной ударной стройке № 1.

В. ЯНИШЕВСКИЙ,
зам. начальника штаба ЦК ВЛКСМ на БАМе.

СИЛЬНЫ ДРУЖБОЙ

Недавно нескольким рабочим из нашей бригады предложили участвовать в поезде «Дружба», который отправится в ГДР. Их реакция была любопытной: «Нет, мы хотим быть первыми в Беркаките. А если бригада опустеет, то возьмут других...».

Почему я начал свой небольшой рассказ с этого случая? Да потому, что он наиболее ярко говорит о самом стержне нашей бригады — о ее дружбе и спа-

янности. И еще о том, что стремление быть впереди никогда не покидало бригаду.

След нашей бригады на малом БАМе весьма приметен. В Бельекой мы строили дороги и мосты, укладывали трубы, в Тынде — возводили жилье, в Моготе — на нашем счету нулевые циклы домов и столовая. Теперь вот — Нагорный, где наша бригада ведет просеку. За месяц мы должны пройти немалое расстояние, предстоит вырубить тайгу в об-

щей сложности на двадцати гектарах.

В тайге небольшой коллектив должен жить особенно взаимопонимающе. Если, как в песне поется, «от людей на деревне не спрячешься», то в тайге — тем более. И нас поддерживают не только вкусные обеды повара Дуси, но и душевные песни своего поэта и композитора Николая Сосина. И еще общее стремление — быть первыми в Беркаките!

А. КЛИМОВ,
бригадир отряда «Якутский комсомолец».

Чтобы обеспечить надежность магистрали

Байкало-Амурская магистраль по праву получила название «магистрали века» уже потому, что ее строительство ведется в условиях, не имеющих аналогов в мировой практике железнодорожного строительства. В первую очередь это связано с тем, что трасса БАМ проходит по территории, для большей части которой характерны высокая сейсмичность и вечная мерзлота.

Институт земной коры СО АН СССР еще в конце 50-х годов начал проводить комплексные геолого-геофизические исследования в районах строительства магистрали. К 1962 году была развернута сеть сейсмических станций, которая позволила изучить особенности сейсмического режима полосы трассы от северной оконечности озера Байкала до пос. Тындинского. В 1962—70 гг. институт выполнил обширный комплекс инженерно-сейсмологических исследований на площадках Удоканского

ГОКа, провел серию геологических исследований, направленных на оценку перспектив развития минерально-сырьевой базы обширного края, вовлекаемого сейчас БАМом в сферу народнохозяйственного освоения.

К моменту начала строительства Байкало-Амурской магистрали Институт земной коры располагал уже обширным материалом в отношении геологических и сейсмических условий строительства железной дороги. Поэтому сразу же после выхода в свет Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР о начале строительства БАМ мы смогли передать проектным организациям карту сейсмического районирования трассы БАМ (от ст. Кунерма до р. Зей) и инженерно-сейсмологическую оценку условий строительства применительно к конкретным сооружениям трассы.

3 июня 1975 г. принято По-

становление Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике, которым ряду институтов Сибирского отделения АН СССР поручено выполнить в 1975—1979 гг. большой комплекс геолого-геофизических исследований по уточнению сейсмических и геологических условий района строительства БАМ. Эти исследования будут выполняться совместно с организациями Министерства геологии СССР и Госстроя РСФСР. На Институт земной коры возложено научно-методическое руководство всем комплексом исследований.

К работам на трассе БАМ привлечены ведущие ученые института: член-корреспондент АН СССР В. П. Солоненко, доктора наук Н. А. Логачев, С. М. Замараев, Ю. А. Зорин, Ф. А. Летников, кандидаты наук Ю. Б. Тривинский, Ф. Н. Лещиков, В. М. Кочетков, В. А. Павленов, Н. Е. Зарубин и другие. Программа комплекс-

ЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Совместно с Институтом земной коры и Институтом геологии и геофизики СО АН СССР начаты наблюдения с целью детального изучения сейсмического режима наиболее сейсмоактивных участков района строительства БАМ. Тема будет выполняться в течение 1975—1979 гг.

ИНСТИТУТ ФИЗИКО-ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ СЕВЕРА

С 1975 года институт по договору с Центральным научно-исследовательским институтом Ми-

нистерства путей сообщения СССР приступил к выполнению темы «Условия перевозки смерзающихся грузов по БАМ».

По договору с Южно-Якутской комплексной экспедицией Якутского территориального геологического управления разрабатываются эффективные конструкции породоразрушающего бурового инструмента, исследуются рациональные режимы его эксплуатации при проходке разведочных скважин в Южно-Якутском угольном бассейне.

В 1974 году выполнен научный отчет «Гидроэнергетические ресурсы бассейна р. Алдан», в котором содержатся сведения о природных условиях бассейна, гидрографической сети и режиме его основных 6 тысяч рек.

Составлена предварительная программа по изучению старения полимерных материалов, применяемых на БАМе.

В 1976—1980 годах будут выполняться работы по исследованию возможности применения в районе БАМа ряда полимерных материалов, по оценке технических свойств резин для деталей подвижного состава, по применению противокоррозионных покрытий металлоконструкций.

Выполняется тема «Исследование надежности сварных конструкций подвижного состава железнодорожного транспорта широкой колеи в условиях низких температур». Испытания будут проведены нынешней зимой.

ИНСТИТУТ БИОЛОГИИ

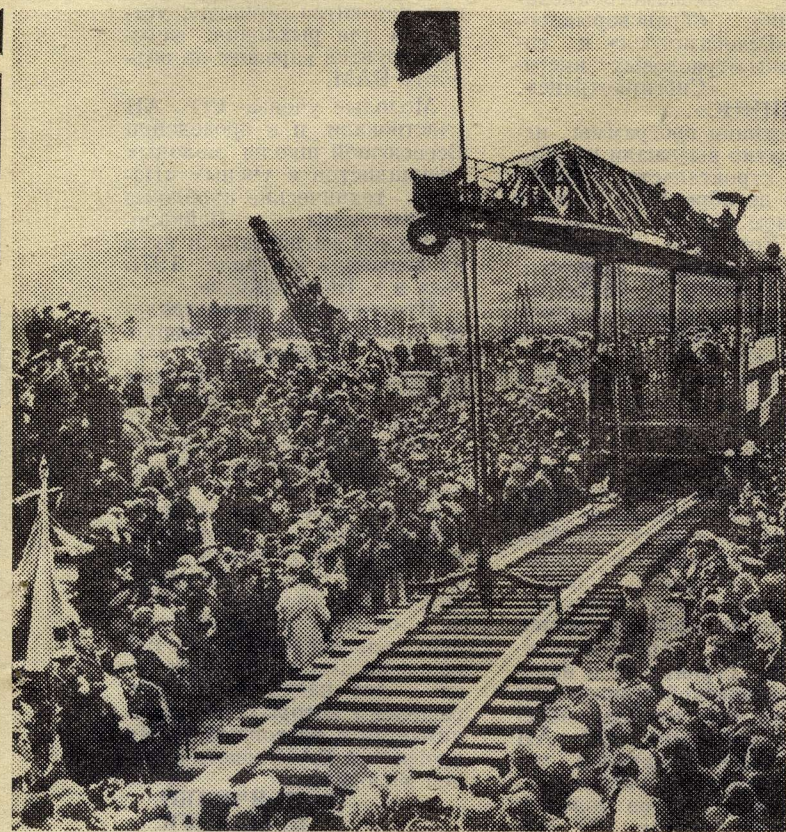
В 1975 году институт на договорных началах с «Якутгражданпроектом» начал проектно-исследовательскую работу по озеленению г. Нерюнгра. Будут проведены почвенные и ботанические обследования территории будущего города и его пригородных зон. Разработаны рекомендации по использованию естественной растительности в озе-

лении города, составлены проекты озеленительных работ.

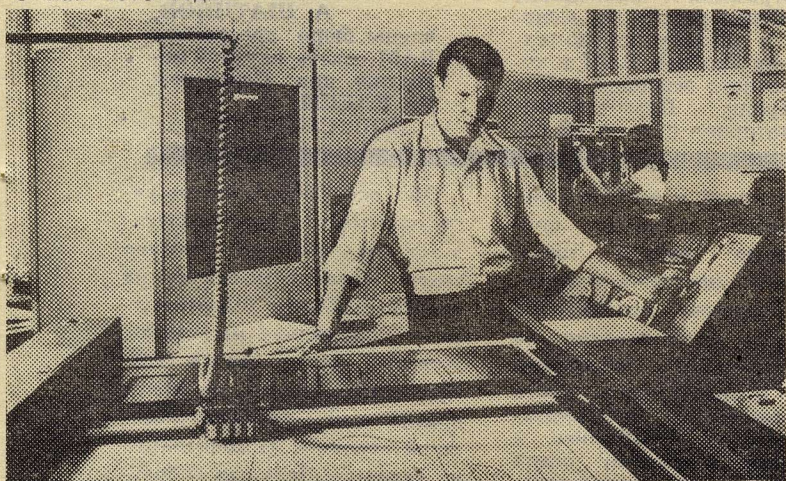
Планируется исследовать воздействие хозяйственного освоения зоны БАМ на биогеоценозы Южной Якутии и разработать научные основы их рационального использования.

ОТДЕЛ ЭКОНОМИКИ

Сделан предварительный и окончательный отчет по теме «Разработка и выдача программ для комплексного освоения природных ресурсов Южной Якутии». В отчете разработаны предложения по формированию территориально-производственного комплекса на базе освоения месторождений коксующихся углей и железных руд.



Вот оно, «серебряное звено», уложенное на станции Тында 8 мая 1975 года. Фото А. Пьянова.



Наряду с другими институтами Сибирского отделения Академии наук СССР выполняет заказы для БАМ и Вычислительный центр. На снимке: в одной из лабораторий ВЦ СО АН СССР. Фото Р. Ахмерова.

ОНИ ИДУТ ПЕРВЫМИ

Обычно говорят: этот мост строил такой-то, рельсы укладывает бригада монтеров пути такого-то... А вот работа буровиков и взрывников, хотя они первыми осваивают рабочие объекты, как будто и не видна, хотя мощные экскаваторы и бульдозеры не сумеют переместить и кубометра грунта, пока не поработают буровики и взрывники.

Мне довелось наблюдать работу буровиков и взрывников из 87-го спецуправления на центральном участке Байкало-Амурской магистрали.

Люди привычно приходили на рабочую площадку и без суеты приступали к своей нелегкой, опасной работе. В стороне от буровых станков буднично лежала в кучах взрывчатка, круглыми отверстиями в строгом порядке зияли скважины под заряды... А потом — обычно это происходило дважды в сутки — днем в обеденный перерыв и ночью, когда сон тяжело наваливался на человека, — в вагонный городок мостовиков прибегал с красным флажком невысокий паренек Валера Ефанин, мастер-взрывник, и, стуча палкой по вагону, кричал:

— Эй, мужики, скорее в укрытие! Через пятнадцать минут взрыв! Быстрее! Быстрее!

И тогда мы, чертыхаясь, торопливо одевались и бежали километра за два, не забыв прикрыть деревянными щитами окна вагонов. За нами с визгом трусили три лайки: Тында, Белка и Волк...

Сон, конечно, пропадал. И мостовики кляли взрывников:

— Лешаки, сами не спят, и нам не дают!...

И так — почти каждый день. Потом экскаваторы начинали грузить взрыхленный грунт на КРАЗы, и о взрывниках не вспоминали до тех пор, пока не нужен был новый грунт.

А они уже готовили взрывы где-то впереди...

Хочется рассказать о семье Юриных, потомственных строителей-буровиков.

Вагончики наши были расположены метрах в двухстах от рабочей площадки, где днем и ночью работали буровые станки. Когда налетал холодный ветер, клубы оранжевой пыли поднимались над рабочей площадкой, и тогда не было видно ни людей, ни буровых станков. Что-то там тархтело, доносились голоса. Эти волны мерзлой пыли ничем не отличались от горячих буровых юга. Частицы вечной мерзлоты, ударяясь о лицо, руки, обжигали кожу, словно раскаленные песчинки.

Я еще не знал тогда, что здесь в две смены работала целая семья. Пожилой сухопарый рабочий в телогрейке, покрытой желтой пылью, ловко наращивал стальные шланги, которые один за другим уходили в грунт. Молодой мужчина, лет 35-ти, смотрел за атмосферным давлением, прислушивался к работе мотора. Время от времени двигал черными рычагами. В зависимости от того, какой рычаг он трогал, буровая установка работала то громко, то тихо, то начинала вибрировать всеми своими стальными частями. И тогда парень хмурился, выпускал воздух из шлангов, змеившихся по земле...

Как-то мы разговорились. И я узнал, что это семья Юриных работает в одной бригаде. Старший сын — Геннадий Иванович — бригадир. А отец Иван Максимович и младший сын Александр Иванович — у него в бригаде.

До недавнего времени Саша сам был бригадиром. Но, обдумав на семейном совете все «за» и «против», решил собраться в одну бригаду. И работают отлично — буровый станок у них практически вообще не простаивает.

В большом трудовом успехе Юриных немалая заслуга скромной хозяйки дома Ирины Ивановны. Общепитие, где она работает, служит примером всему поселку. Ирина Ивановна терпели-

во, по-матерински заботливо причащает к порядку молодежь.

Однажды я спросил у нее: — Не надоело ли вести кочевой образ жизни? Сегодня здесь, завтра еще где-то. Нет бытовых удобств...

— Не думала я над этим. Как говорится, куда иголка, туда и ниточка. Поначалу в молодости было непривычно: не успеешь обжечь угол, как надо бросать его. А теперь на любом новом месте, где стройка, — там мой дом. Хотя я и по сей день боюсь взрывов, — люблю смотреть, как машины возят землю, которую приготовили мои мужчины. Человечу со стороны может показаться, что они никакого касательства не имеют к стройке. Обидно! Бывало, в молодости я говорила мужу: «Смени профессию! Роешь землю, роешь, потом ее растащат — и нет ничего». А он — ни в какую. Теперь-то я понимаю, какие они все у меня нужные на стройке, особенно на такой, как наш БАМ...

Слушал я эту простую женщину, смотрел то на ее сыновей, то на ее маленькие с синими прожилками руки и думал: сколько же у наших людей теплоты, щедрости души! Эта женщина о самой большой стройке мира рассказывала, как о своем хозяйстве...

Часто можно слышать из уст молодых людей о романтике дальних дорог: дыхание тайги, розовые закаты, голубые туманы... А жизнь семьи Юриных — разве это не романтика? Они тоже умеют видеть таинную экзотику, слушать дыхание весны. Но самое главное — такие люди умеют мечтать и претворять мечту в жизнь. Возводя дом, строя мост, укладывая первые метры стальных путей, взрывая вечную мерзлоту, такие люди ясно видят всю великую стройку, как солнце в капле росы, чувствуют ее пульс и осознают свое место в этом грандиозном деле.

Я. МУСТАФИН.

БАМУ — чистые воды

гут использоваться в качестве естественных отстойников.

Геологический институт Бурятского филиала СО АН СССР в течение ряда лет занимался изучением геолого-геоморфического строения южного борта Иволгинской впадины, расположенной в непосредственной близости от г. Улан-Удэ. Исследования показали, что здесь имеется три замкнутых, хорошо выраженных в рельефе бессточных котловин. Доказано, что инженерно-геологические свойства этих котловин могут и должны использоваться для доочистки промышленных стоков Забайкальского апатитового комбината путем фильтрации через природные фильтры (пески-галечники).

Межгорные котловины в зоне БАМ представляют интерес по нескольким причинам: они могут вмещать полезные ископаемые (строительные материалы, заполнители, торф, угли и т. п.), содержат значительные запасы пресных вод, пригодных для использования в ка-

честве питьевых, для орошения и мелиорации, а также для промышленных целей. Не исключена возможность подтока в такие котловины термальных и минеральных вод. Скопавшиеся в мерзлоте верхние части разрез котловин могут быть вместилищем для хранения продуктов — природными холодильниками. Рыхлые толщ, залегающие ниже зоны мерзлоты, могут использоваться в качестве естественных емкостей и фильтров для закачки и доочистки промышленных и хозяйственных стоков. Тем самым может быть решен вопрос о закреплении сброса промстоков в бассейн озера Байкал и правых притоков Лены, а также вопрос о повторном использовании промстоков в технологических циклах.

Ставится вопрос об опережающем развитии исследований строения, состава и истории образования некоторых котловин, инженерно-геологических свойств составляющих их грунтов и пород.

Итогом опережающих исследований должны явиться геологические, неотектонические, геоморфологические, инженерно-геологические карты и схемы, а также разрезы котловин, отражающие возможность их использования в качестве природных отстойников или фильтрующих структур. Материалы исследований могут и должны служить основой для проектирования конкретных предприятий, что позволит избежать прямого сброса загрязненных вод в реки и озера Забайкалья.

Эта проблема представляет интерес не только для зоны освоения вдоль БАМ, но и для других районов Бурятской АССР и Читинской области.

Ф. КРЕНДЕЛЕВ, доктор геолого-минералогических наук, директор Геологического института Бурятского филиала СО АН СССР.

Д. БАЗАРОВ, кандидат геолого-минералогических наук, заведующий лабораторией геоморфологии и четвертичной геологии.

г. УЛАН-УДЭ.

На территории Бурятской АССР и Читинской области Байкало-Амурская железнодорожная магистраль проходит по пяти котловинам, расположенным цепочкой (Нижнеангарская, Верхнеангарская, Муйская, Чарская, Токкинская). Строительные площадки Молодежского асбестового и Удоканского медного комбинатов, все железнодорожные станции и населенные пункты будут размещены в этих котловинах.

Сброс хозяйственных и промышленных стоков в этих условиях возможен по поверхности или в замерзающие реки, или с организацией временных наледей с последующим сбросом в реки. Особенности геологического строения межгорных котловин позволяют рекомендовать третий путь — подземное захоронение или фильтрацию в толщу рыхлых пород ниже зоны вечной мерзлоты. Этот третий путь требует специального изучения и обоснования.

Кроме главных котловин в их бортовых частях могут быть обнаружены впадины-сателлиты, обрамляющие крупные межгорные котловины. Они мо-

ных геолого-геофизических исследований на десятую пятилетку согласована с дирекцией строительства Байкало-Амурской магистрали, работы по ней ведутся.

Природа поставила перед строителями сложную задачу обеспечения надежности Байкало-Амурской магистрали. Однако современный уровень наших знаний о природных процессах, технические возможности и опыт строительства позволяют говорить с уверенностью, что эта сложная проблема будет успешно решена.

М. ОДИНЦОВ, директор Института земной коры СО АН СССР, член - корреспондент АН СССР.

О. ПАВЛОВ, зам. директора, кандидат геолого-минералогических наук.

г. ИРКУТСК.



БАМ. Строительство моста через реку Лену.
Фото А. Викулова.

ЭТО КОЛОКОЛ НАШИХ СЕРДЕЦ МОЛОДЫХ

Слышишь, время гудит — БАМ,
На просторах крутых — БАМ,
Это колокол
наших сердец молодых.

При сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали возникает ряд научно-технических проблем, относящихся как к строительству дороги, так и к промышленному освоению зоны влияния БАМ. Деятельность молодых ученых Новосибирского научного центра по этим проблемам объединена программой БАМ совета научной молодежи при Советском РК ВЛКСМ.

В бюро программы входят представители четырех институтов СО АН СССР: истории, филологии и философии; экономики и организации промышленного производства; геологии и геофизики; горного дела и Новосибирского филиала Всесоюзного научно-исследовательского института транспортного строительства. Цель программы — содействовать решению научно-технических проблем БАМ. С ноября 1974 года по настоящее время организовано более 15 встреч сотрудников СО АН СССР с проектировщиками и строителями БАМ по воп-

росам применения взрыва в строительстве, по радиосистемам оперативной связи для управления строительными подразделениями, по применению электрических ударных машин при разработке вечноммерзлых грунтов, по скоростной проходке тоннелей и др.

Во встречах участвовали от СО АН сотрудники институтов: горного дела; гидродинамики; экономики и организации промышленного производства; истории, филологии и философии; Вычислительного центра; от строителей — представители «Ангартрой», «Запбамстроймеханизации», «Трансвзрывпрома», «Главбамстрой» и сотрудники отраслевых институтов «Сибгипротранс», «СибЦНИИС».

Участники программы неоднократно выезжали на объекты строительства БАМ. Так, в декабре 1974 года на Западном участке магистрали в Усть-Куте состоялась встреча секретаря Советского РК ВЛКСМ А. Евсеевко, председателя совета научной молодежи ННЦ кандидата химических наук А. Давыдова и директора программы БАМ совета кандидата технических наук Б. Поллера со строителями. По результатам этой встречи заключен договор о научно-техническом содействии управлению «Ангартрой» и тресту «Запбамстроймеханизация» в сооружении Западного участка БАМ, определено 16 научно-технических проблем, возникающих при строительстве. Просьба строителей о научно-технической помощи для решения этих проблем передана в Президиум СО АН СССР. Советом научной молодежи эти темы распространены среди советов молодых ученых институтов СО АН СССР.

Программой проводится дальнейшая работа по выявлению и анализу научно-технических проблем БАМ и хозяйственного освоения зоны магистрали. Подготавливается материал еще по 12 на-

учно-техническим проблемам.

При содействии программы начаты и продолжают работы по радиосистемам оперативной связи для строителей (Институт горного дела) и по организации взрывных работ на БАМе (Институт гидродинамики). Молодые ученые провели исследования электромагнитной обстановки и параметров радиолиний в зимний и летний периоды на объектах Западного участка БАМ. Часть результатов этих исследований передана в «Главбамстрой».

В Институте гидродинамики с участием молодых ученых готовятся комплекс устройств для рыхления мерзлых грунтов взрывом на объектах БАМ.

Молодые ученые СО АН участвовали и в проведении Всесоюзной школы молодых специалистов и ученых «Научно-технические проблемы строительства Байкало-Амурской магистрали и пути их решения» в апреле 1975 года в г. Новосибирске.

Программой представлено 2 доклада на Всесоюзную научно-практическую конференцию по проблемам БАМ, которая состоится осенью этого года в Чите.

Объединение молодых ученых и специалистов, работающих по проблемам БАМ, создание через советы научной молодежи и комитеты комсомола институтов инициативных групп, организация комсомольского шефства в опытно-экспериментальных подразделениях СО АН над заказами магистрали века — вот насущные задачи, решением которых также занимается в настоящее время программа БАМ совета научной молодежи.

В. ДЬЯЧЕНКО,
Е. МАРЧУК,
Г. ПЕТРИК,
Б. ПОЛЛЕР,
А. ШАТИЛОВ,

члены бюро программы
БАМ совета научной молодежи при Советском
РК ВЛКСМ.
г. НОВОСИБИРСК.

ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК

[Окончание.
Начало на стр. 2—3].

Главная трудность в другом. Не всегда удается работать так, как следовало бы. То одного нет, то другого не хватает. Обеспечение стройматериалами, техникой и другим — еще не на уровне. Отсюда простои, а объемы работ, которые предстоит сделать, — большие, и сроки, надо сказать, отпущены сжатые.

Среди пишущих в адрес БАМ много школьников. «Хотелось бы узнать, какие профессии вам нужны на стройке? — пишут ребята из 126-й Харьковской школы. — Так как мы уже ученики восьмого класса, пора выбирать дорогу в жизни, а о спокойной жизни мы не мечтаем».

А вот восьмиклассники Хорской школы района Лазо Хабаровского края уже по-своему определились в жизни. Две бригады школьников «Байкал» и «Амур» в свободное от занятий время работали в цехах Хорского деревообрабатывающего комбината. За два месяца они скомплектуют 3 тысячи деталей щитовых домов и заработали 600 рублей. Пионерская дружина школы собрала 10 тонн металлолома. И в весенние каникулы победители соревнования школьного трудового десанта прибыли в гости к строителям БАМ с подарком — библиотекой, купленной тоже на заработанные деньги.

Учащиеся чегдомыньских школ систематически форми-

руют воскресные трудовые десанты на строительство БАМ. Они занимаются складированием строительных материалов и подготовкой площадок для приема грузов. «Эта работа имеет очень важное значение, — объясняет помощник начальника политотдела подразделения железнодорожных войск, занятого на строительстве Восточного участка БАМ, капитан М. Жилкин, — потому что с наступлением тепла многое из того, что нередко в спешке и беспорядочно разгружается из вагонов, будет довольно сложно достать из оттаявшей мари».

Здесь, буквально как на плацдарме, приходится с боем брать у болот и гор каждый метр земли под железнодорожный путь. И как на плацдарме, здесь подготавливается все для того, чтобы уже в этом году начать решительное наступление в двух направлениях: к Комсомольску-на-Амуре на соединение с линией от Советской Гавани и на запад к станции Тындинской. Подготовка к штурму входит в завершающую фазу.

На фоне палаточных лагерей все более четко вырисовываются контуры временных жилых поселков из щитовых домов. Готовится обустройство для приема нового пополнения строителей с Украины, Молдавии, Алтая и из Новосибирска.

В 1975 году только подразделениями строительно-монтажного поезда «Укрстрой», созданного на основе отряда «Донбасс», будет построено 10 общежитий, клуб, больница, детские ясли и школа. Вызван на социалистическое соревнование коллектив Ургальского строительного управления, укстроевцы приняли обязательство выполнить годовой план строительно-монтажных работ к 25 декабря 1975 года. Донбассовцы обязались обеспечить высокое качество строительно-монтажных работ и все объекты сдать с оценкой «хорошо» и «отлично». За счет внедрения рационализаторских предложений и экономного расходования строительных материалов стоимость строительства сооружаемых объектов будет снижена на 50 тысяч рублей.

Успешно выполняют социалистические обязательства коллективы изыскательских экспедиций институтов «Мосгипротранс» и «Дальгипротранс». Проявляя коллективизм и товарищескую взаимопомощь, борются за окончание основных работ на БАМ под технический проект на пять дней раньше установленных плановых сроков.

Комсомольские организации строителей и изыскателей Восточного участка БАМ энергично и инициативно содействуют решению сложных задач осуществления строительства в экстремальных природно-климатических условиях в сжатые сроки. Работая под девизом «Каждый трудовой день, каждый трудовой час — это честный труд, высокое качество работы», комсомольцы стройки активно участвуют в рацио-

нализаторской и изобретательской работе, внедряют прогрессивные методы труда. Серьезного внимания заслуживает инициатива по наиболее широкому использованию на сооружении БАМ отечественного и зарубежного опыта строительства в экстремальных условиях. Обобщение и внедрение в практику опыта круглогодичного использования зимних автомобильных дорог в Тюмени и буровых работ в вечноммерзлых грунтах в Норильске и Магаданской области без сомнения явится эффективным средством решения многих актуальных инженерно-технических вопросов организации и производства строительных работ.

Значительное место в повседневной работе штаба ЦК ВЛКСМ на Восточном участке и Верхнебурейского райкома комсомола занимают вопросы организации быта молодых строителей. Организовано обслуживание строителей услугами ателье индивидуального пошива, торговли. Большое внимание уделяется лекционной пропаганде, культурно-массовой и спортивной работе в коллективах строителей.

В таежный пейзаж все более уверенно вписываются силуэты конструкций и подъемных кранов индустриальной базы строительства железнодорожной магистрали. Развивается сеть подъездных автодорог, линий связи и электропередач. Временный автожелезнодорожный мост перешагнул через реку Бурею, а лесорубы и взрывники идут далеко вперед, оставляя за собой ленту просеки и широкие коридоры выемок среди тесно сгрудившихся гор.

Об окончании подготовительных работ свидетельствует и тот факт, что все большие усилия сосредотачиваются на основном объекте строительства — сооружении магистрали. Уложены первые звенья главного пути, рельсы которого, правда, еще — вопреки известной песне — за горизонтом не сходятся. Пока это небольшой кусок железнодорожного полотна, с которого возмущают старт путеукладчики в тысячекилометровый путь к Тынде и полутысячный до Комсомольска-на-Амуре.

Подразделения железнодорожных войск, осуществляющие сооружение основных объектов Восточного участка БАМ, опираясь на базу, созданную в районе Ургала-Чегдомына, ведут интенсивную подготовку к организации широкого фронта строительства. Подразделения первого эшелона отвоевывают у сопки и болот плацдармы в местах сосредоточенных объемов строительных работ.

Созданные по инициативе В. И. Ленина, железнодорожные войска Советской Армии, вписали в историю немало ратных и трудовых подвигов. Военными строителями железных дорог выполнен значительный объем восстановительных работ в 20-х годах. В годы первых пятилеток военные железнодорожники внесли существенный вклад в реконструкцию и развитие железнодорожной сети в различных районах страны.

В 30-е годы железнодорожные войска принимали непосредственное участие в изы-

КОГДА ВЕЧНАЯ МЕРЗЛОТА СОВСЕМ НЕ ВЕЧНАЯ

Катастрофические просадки грунта при оттаивании вечной мерзлоты — это первое зло, которое она несет в себе. Такие просадки, происходящие при нарушении теплового равновесия на поверхности почвы, — явление очень частое, особенно при освоении территории, когда человек вырубает леса, снимает с поверхности мохово-торфяной слой, осушает местность, загрязняет и уничтожает снег и т. п. Вечная мерзлота в этом случае оказывается совсем не вечной...

Кроме просадок в области вечной мерзлоты, особенно в ее южных районах, отмечается обратное явление — пучение грунтов. При промерзании грунтов, оттаивающих летом, поверхность почвы испытывает здесь ежегодные периодические опускания-поднятия, весьма нежелательные особенно для мостов, дорог, линий связи и опор контактной электросети. При этом происходит как бы «выталкивание» сооружений из толщ грунта.

Наконец, слой многолетне-мерзлых пород — это своего рода водоупор. В области вечной мерзлоты проблема водоснабжения — одна из самых сложных. Даже водоснабжение из скважин требует здесь специальной аппа-

ратуры для подогрева воды, для предохранения ее от замерзания. Наоборот, изменяя режим рек, вечная мерзлота вызывает к жизни такое явление, как наледи. В Восточной Сибири, пожалуй, нет ни одной речки, которая зимой не формировала бы наледи — ледяные поля, образованные вытекающими на сибирский мороз речными и подземными водами. Тысячи наледей возникают здесь ежегодно. Многие из них достигают объема в миллионы кубометров. Формируясь в речных долинах, как раз там, где человек строит свои поселки, дороги, мосты, наледи существенно затрудняют все работы в районах их образования.

Все перечисленное в полной мере относится и к трассе БАМ, и к прилегающим к трассе территориям. На всем своем протяжении БАМ проходит по районам с вечной мерзлотой, причем, только на самом западе, в междуречьях Лены и Киренги, и на крайнем восточном участке, от оз. Эворон до Комсомольска-на-Амуре, вечная мерзлота представлена отдельными островами. На всей остальной территории почти всюду отмечается сплошная криолитозона, мощность ко-

торой в долинах рек достигает 200—300 м, а в горах увеличивается до 1000. В долинах большинства рек на трассе БАМ отмечены крупные скопления подземных льдов, а зимой формируются наледи самых различных размеров.

Можно ли строить дороги и города в этих условиях? Советские мерзловеды еще в довоенные годы сказали: «На вечной мерзлоте можно строить любые сооружения, включая небоскребы! Важно лишь учитывать ее особенности». И эти особенности изысканий, проектирования и строительства на вечной мерзлоте ныне детально регламентированы во многих нормативных документах и в научной литературе.

Но для полного учета особенностей вечной мерзлоты каждого конкретного района или участка все эти наставления и нормы требуют выполнения большого комплекса полевых и лабораторных мерзлотных исследований. Именно поэтому еще при проектировании Транссибирской железной дороги в конце прошлого века ученые геологи и климатологи, а также инженеры-путейцы обратили особое внимание на характер вечной мерзлоты по линиям проектируемой дороги. И потом, когда в 30-х годах встал вопрос о строительстве БАМ, вместе с первыми отрядами изыскателей в дальневосточной тайге работали сотрудники только что организованной при Академии наук СССР Комиссии по изучению вечной мерзлоты. Работа на трассе БАМ была большой проверкой и своего рода школой для молодой науки, и представители ее блестяще справились с поставленными перед ними задачами. Недаром во главе крупных современных организаций мерзловедов стоят

те, кто когда-то начинал свою работу с изысканий на БАМ.

В новой, современной, истории БАМ эстафету старшего поколения мерзловедов достойно приняли ученые из Якутска. Наши исследования на территориях, по которым проходит БАМ, начались в 1961 году. Именно тогда Удоканская экспедиция института в тесном контакте с геологами и изыскателями начала широкие исследования на всех крупнейших месторождениях, которые свяжет БАМ.

С 1969 года, когда со всей очевидностью встал вопрос о необходимости строительства второй транссибирской железной дороги, якутские мерзловеды вышли непосредственно на трассу БАМ. Вместе с изыскателями институтов «Мосгипротранс», «Сибгипротранс» и «Томгипротранс» отряды мерзловедов прошли весь Западный участок трассы от Лены до Чары и от Тындинского на север — к Чульману.

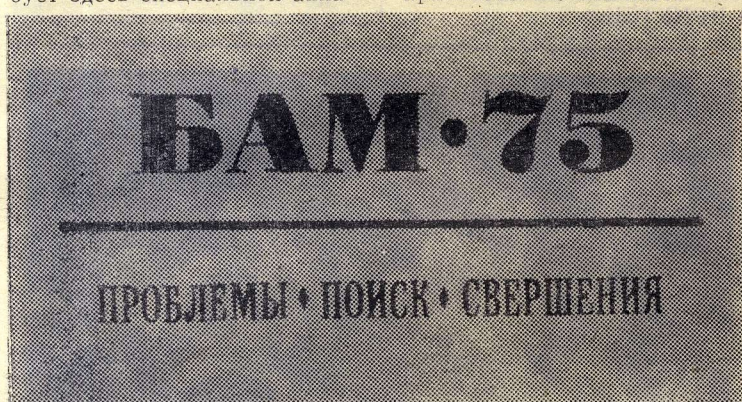
В настоящее время перед коллективом Института мерзловедения СО АН СССР поставлены новые задачи. Основная из них сформулирована так: «Прогноз эволюции криолитозоны при освоении территорий, прилегающих к трассе БАМ». Мы должны уже сейчас, когда строители только небольшими отрядами начинают наступления на эти девственные места, предусмотреть все те вредные последствия, связанные с вечной мерзлотой, которые могут проявиться при освоении громадных пространств. Мы начинаем здесь детальные исследования процессов теплообмена земной поверхности с Солнцем и земными недрами как в естественном состоянии, так и в условиях нарушения теплового равновесия. Уже в ближайшие год-два будут составлены специальные карты чувствительности ландшафтов к освоению для каждого из районов, в зависимости от его мерзлотных условий; будут разработаны обязательные правила ведения тех или иных работ, пре-

дусматривающие минимальное нарушение природной обстановки, а отсюда и минимальное проявление вредных последствий, связанных с глубоким сезонным промерзанием грунтов и наличием вечной мерзлоты. Особое внимание при полевых исследованиях будет обращено на Восточный участок трассы, который пока остается наименее изученным в геокриологическом отношении. Именно здесь и работает сейчас экспедиция института, которой руководит кандидат геолого-минералогических наук С. И. Заболотный. В составе экспедиции три отряда. Первый, во главе с В. В. Шенелевым, исследует наледные процессы в перевальной части Станового хребта на малом БАМе. Второй, под руководством Н. И. Шендара, изучает территорию будущего Зейского моря, проводит здесь вместе с региональными и теплоснабженческими наблюдениями. Третий, руководимый З. Г. Сорокиной, ведет геокриологическую съемку в осевой части хребта Турана, лежащего в междуречье Буреи и Селемджи.

Другая группа ученых нашего института во главе с Л. Н. Соловьевой продолжает работать на Западном участке БАМ. Здесь совместно с исследователями Института земной коры СО АН СССР она приступает к уточнению сейсмической структуры региона, которая, как оказалось, также тесно связана с вечной мерзлотой.

Все исследования мерзловедов по трассе и в зоне БАМ рассчитаны на несколько лет, причем, они связаны не только со строительством железнодорожной магистрали, но и со строительством многочисленных объектов территориально-промышленных комплексов, проектируемых здесь.

И. НЕКРАСОВ,
заведующий лабораторией общей геокриологии Института мерзловедения СО АН СССР, научный руководитель экспедиции БАМ.
г. ЯКУТСК.



скании первых вариантов трассы БАМ. Железнодорожными войсками был выполнен основной объем строительных работ на сооружении построенных во второй половине 30-х годов на Дальнем Востоке железных дорог. «Местным партийным, хозяйственным и советским органам большую помощь оказывали войска. Так, в 1934—1937 гг. 7-я строительная железнодорожная бригада проложила железные дороги Сучан — Находка, Бочкарево — Карымская, Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре, а также второй путь на основной Транссибирской магистрали». («История Второй мировой войны. 1939—1945», т. 2. М., 1974, с. 211). Железнодорожные войска в предвоенный период принимали участие в сооружении линии Комсомольск — Советская Гавань и в окончании ее строительства в годы Великой Отечественной войны.

Приумножая славные традиции боевых подвигов и мирного строительства, воины-железнодорожники — строители БАМ показали образцы высокой организованности и дисциплинированности в период передислокации соединения. Воины-комсомольцы внесли весомый вклад в обустройство подразделений на новом месте работы, с их участием построено более 500 объектов, сотни палаток, жилых домов, клубы, столовые, магазины, пекарни и др. За солдатами, работающими на БАМ, прочно закрепилось уважительное звание: воины. Воины, руки которых пахнут не только порохом, но и хлебом — в самом прямом смысле слова.

Среди воинов-комсомольцев получили активную поддержку

начинания «Сделано на БАМ — сделано отлично». «8-часовое задание — за 7 часов!». Воины трудятся под девизом «Жизнь за тебя отдавший сегодня с тобой в строю». Организованная по инициативе воинов-автомобилистов комсомольско-молодежная колонна включила в свой состав почетным членом Героя Советского Союза воина-железнодорожника В. Мирошниченко.

Среди воинов-железнодорожников, удостоенных высокой чести быть сфотографированными у Знамени Победы, — командир отличного отделения сержант Астафьев Н. Н. Его отделение, работая на сооружении временного моста через реку Бурею, досрочно выполнило задание по забивке свай. Экскаваторщик рядовой Корнев В. Г. трудится на отсыпке земляного полотна и дает 110—115% нормы выработки. Водитель КРАЗа рядовой Марин А. А. — агитатор взвода. Агитирует силой своего трудового примера, выполняя сменное задание на 120—125%. Такие же образцы труда показывает агитатор взвода рядовой Тепляков С. А. — водитель автокрана и многие другие.

На Восточном участке трассы пройдено около 100 км просеки, отсыпано более 40 км автодороги, пробит почти 200-километровой длины зимник, разработано свыше 1 миллиона кубометров грунтов.

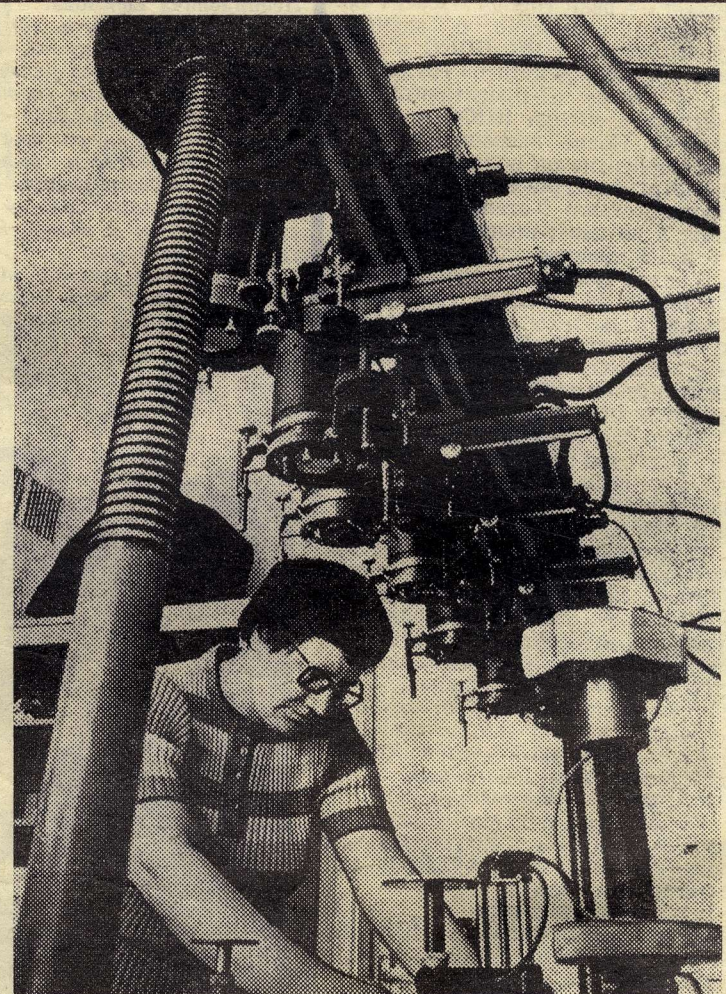
В 1981 г. центральная часть Верхне-Буреинского района получит прямой выход к океанскому побережью. В 1982 году планируется закончить укладку железнодорожного полотна по всей длине Байкало-Амурской магистрали от Лены до Амура.

Предварительными планировками развития грузооборота магистрали предусматривается перевозка по дороге в восточном направлении 35 млн. тонн грузов, из них 25 млн. тонн сырой нефти, которая пойдет до Ургала. В этой связи заинтересованными ведомствами изучается вопрос строительства системы нефтепроводов из района Ургала к местам потребления нефти. Станция Ургал превратится в крупный пункт перевалки жидкого топлива, возникнут предпосылки для создания в районе центра нефтеперерабатывающей промышленности. Поставки западносибирской нефти позволяют уменьшить сложившийся в результате бурного развития экономики дальневосточных краев и областей дефицит жидкого топлива.

Прокладка прямой транзитной железнодорожной линии обеспечит более широкие возможности формирования в зонах магистрали горнодобывающей промышленности. Базой для ее роста являются разведанные запасы меди, асбеста и других полезных ископаемых. На Восточном участке БАМ по-прежнему актуальным остается вопрос промышленного освоения запасов Буреинского каменноугольного бассейна. Выдвинутая и весьма обстоятельно разработанная в начале 30-х годов идея создания на их основе крупного топливно-энергетического комплекса не утратила своего значения до настоящего времени.

В. ЛАМИН.

г. НОВОСИБИРСК,
Институт истории,
филологии и философии СО АН СССР.



Институт географии Сибири и Дальнего Востока. Увязку снимков для составления карты с помощью мультитекса делает ст. лаборант Г. В. Миссюра. Фото В. Короткоручко.

БАМ-75

ПРОБЛЕМЫ • ПОИСК • СВЕРШЕНИЯ

ЭТАЖИ МОЛОДОСТИ

Читателям хорошо известно, что в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали участвует вся страна.

Не осталась в стороне и наша столица — Москва. На совместном заседании бюро Московского горкома КПСС и Московского городского Совета депутатов трудящихся было принято постановление об участии москвичей в строительстве столицы БАМа — г. Тынды.

Выполнение этого постановления возложено на орден Ленина Главное управление по жилищному и гражданскому строительству в г. Москве («Главмосстрой»), которое имеет богатый опыт строительства за пределами столицы. Достаточно напомнить, что «Главмосстрой» участвовал в застройках городов Ташкента, Тольятти, Набережных Челнов.

В начале июня 1975 года первые представители «Главмосстроя» появились в Тындинском и приступили к воплощению проекта строительства столицы БАМа, а точнее центральной части будущего города. Проектом, который разрабатывает институт «Моспроект № 1», предусмотрено строительство в первой очереди будущего города, который включает в себя 5 микрорайонов. Кроме жилых зданий, в каждом микрорайоне предусмотрено строительство предприятий торговли, быта, медицинских и детских учреждений.

Недавно в Тындинском работала группа московских зодчих во главе с главным инженером проектного института «Моспроект № 1» Ю. А. Дыховичным, которая представила на рассмотрение проект детальной планировки застройки первой очереди города. Проект обсуждался совместно с активом Джелтулатского РК КПСС и районного Совета депутатов трудящихся, а также с представителями Амурского обкома КПСС и облисполкома. После внесения некоторых корректив он получил одобрение. Архитектурный облик центра города составят 9-этажные жилые дома, а по центральной улице — 14- и 16-этажные здания.

В целом москвичам предстоит построить 144 тысячи кв. метров жилья, несколько детских садов на 1540 мест, 3 общеобразовательные школы на 2400 мест и много других зданий культурно-бытового назначения.

Застройку этих пяти микрорайонов намечено завершить к 1982 году, а первые девятиэтажные жилые дома будут сданы в эксплуатацию уже в 1976 году.

В настоящее время москвичи заканчивают строительство жилого поселка, в котором разместятся 500 человек рабочих и инженерно-технических работников, и поселка хозрасчетного участка механизаций. Приступили к строительству промышленной базы, на которой разместятся полуавтоматический бетонно-растворный узел и небольшой завод железобетонных изделий, склады и мастерские.

Одновременно со строительством жилого поселка и промышленной базы москвичи приступили к выполнению основной задачи — закладке нового города. Недалек день, когда первые кубометры бетона будут уложены под первый 9-этажный дом в Тындинском.

Ю. ШЕВЧЕНКО,
парторг Московского городского комитета КПСС на БАМе.

(Окончание.)

Начало на 3 стр.)

или множество их разновидностей, а может быть грохот гусеничных машин, но меня не оставляло такое чувство, будто я на каком-то странном веселом торжище, с зазывалами и со скоморохами на деревянном помосте. Все грохотало, крутилось, ходило ходуном!

— Что решили, то будем дорешивать до конца! — убежденно говорил Ермолаев, нажимая на газ и оставляя за машиной снежные вихри.

Не поворачивая головы, он рассказывал о своих исполкомских бедах. Строители приехали, а ничего у них нет, ни баньки, ни прачечной, все надеются на райцентр, а как удовлетворишь всех, если население за год увеличивается в пять раз? Еще нет дорог, а уже очередь покупать автомашины. Председателю, как видно, все эти хлопоты по душе.

Прихожу в общежитие к знакомым ребятам. Сидят хмурые, пьют из кружек чай. Опять раствор не подвезли, что ли? Да нет, другая история, раскол в бригаде. А что случилось? Молчат... Мало.

Герои фильма — строители БАМ

«Звездный час» — такое условное название имеет фильм, съемки которого ведут в Северо-Байкальском районе Бурятии и на центральном участке БАМа кинодокументалисты из Свердловска.

О работе над фильмом я попросил рассказать руководителя группы режиссера Льва Леонидовича Ефимова.

— Основная задача, которая стоит перед коллективом — отобразить на экране главные эпизоды начального периода строительства магистрали века. Тысячи метров пленки уже отсняты. Запечатлены важные события: открытие участка Бам — Тынды, монтаж пролетов моста через Амур в районе Комсомольска-на-Амуре.

Планируются съемки эпизодов, рассказывающих о работе проходчиков тоннельных отря-

помалу выясняется — на бригаду дали один ковер, чтобы сами рассудили, кому его уступить. Предложили одной девчонке, работающей с первого дня и уже очень желавшей иметь в своей общежитской комнатке настоящий туркменский ковер. А бригадир настаивал отдать его молодой чете, мужу и жене, они оба в бригаде, но еще и двух месяцев нет как приехали. За что же им ковер? Мнения разделились, и тогда бригадир, чтобы не было обидно, уступил ковер другой бригаде. «Дело не в

завод и поблескивающие, бокастые емкости нефтебазы.

И не будут на пространствах ТПК дымить, как сейчас, 20 с лишним мелких электростанций, а появится в Тынде теплоэлектростанция на нерюнгринских углях, и зазвонят по холмам линии электропередачи, несущие энергию от Зейской ГЭС и Нерюнгринской ГРЭС для всей промышленности комплекса и для удобства горожан.

Выгодное географическое расположение Тындинского подсказывает разместить здесь

Поездка в Тынду

ковре, а каждый свое лицо показал...» — сопят, перекалывают горячие кружки с руки на руку.

Я выхожу из общежития, иду и смотрю под ноги, чтобы не утонуть, отгоняю от себя мысли, но они приходят сами, и думаю о будущей Тынде, о крупной железнодорожной станции с депо, о прекрасном городе на 50 тысяч человек, о промышленности, которая озарит здешние места разумным и деятельным светом.

Действительно, этот город, лежащий на пересечении железной и автомобильной дорог, прекрасно связан с соседними краями на все четыре стороны, мог бы стать центром обеспечения большинства районов Амурской области и сопредельных районов нефтепродуктами. И я уже вижу на окраине Тынды нефтеперерабатывающий

также предприятия по ремонту автомобилей, тракторов, всевозможной дорожной техники. Наверное, в этих местах возникнет завод насосно-компрессорного оборудования для горной промышленности, завод металлоконструкций. И чтобы занять вторых членов семей, очевидно, будут развивать легкую промышленность. Уже сейчас говорят о швейной фабрике, куда будут поступать хлопчатобумажные ткани из Благовещенска и шелк из Красноярска. г. ИРКУТСК.

Марк СЕРГЕЕВ

БУДЬ БЕРЕЖЕН

Как чувствует себя
громода леса,
стоящая сейчас
на трассе БАМ,
когда идет горячее
железо
по травам, по цветам
и по грибам?
На сердце леса этого
тревожно,
когда, впервые
на его веку,
грохочет взрыв
над тишиной таежной,
и скалы обрываются
в реку.
Прости, ромашка,
и прости, опенок,
подвинься, лес, и трассе
лечь позвол
когда на свет является
ребенок —
его приход сопровождает
боль.
Строитель БАМа, будь
всегда мужчиной,
дорогу строй, коль надо —
лес руби,
не причиняя лишь боли
беспричинной:
не покоряй тайгу,
а цолоби.

Эти стихи написаны иркутским поэтом специально для данного выпуска газет «За науку в Сибири» и «Байкало-Амурская магистраль».



«Жарки» — так называют эти цветы местные жители. Фото В. Кондратенко.

СОЮЗ ТРУДА И НАУКИ

«Размах работ на БАМе с особой силой подчеркивает необходимость грамотно подойти ко всем проблемам этой великой стройки...», — подчеркнул Л. И. Брежнев в выступлении перед избирателями Бауманского избирательного округа города Москвы в июне текущего года.

Грамотно подойти к решению сложных проблем строительства БАМ и комплексного развития обширных районов, прилегающих к БАМу, конечно, можно только с помощью науки. Это хорошо понимают как строители магистрали, так и работники академических и отраслевых институтов не только Сибири, но всей страны.

Особая ответственность за судьбу этой стройки возлагается на научные учреждения, расположенные в Сибири. Сибирские ученые взяли высокие социалистические обязательства по выполнению заказов для БАМ. Только летом 1975 года на трассе будущей магистрали работали десятки экспедиций Сибирского отделения Академии наук СССР.

Из материалов данного спецвыпуска видно, что производственниками и учеными многое делается на первом этапе строительства БАМ. Но впереди — более сложные задачи. Их решение будет прямо зависеть от прочности контактов науки и практики.

Редакции газет «За науку в Сибири» и «Байкало-Амурская магистраль» будут постоянно освещать ход выполнения обязательств, связанных с БАМ. Кроме того, редакции ежегодно будут готовить совместный спецвыпуск под рубрикой «БАМ: проблемы, поиск, свершения» — своего рода документальный рассказ о самоотверженном труде производственников и ученых Сибири на «стройке века».

Редактор газеты «За науку в Сибири» В. Б. МАТВЕЕВ.
Редактор газеты «Байкало-Амурская магистраль» И. М. ШЕСТАК.



Генерал Лелюшенко со строителями БАМ. Фото А. Пянова.