



АЛЕКСАНДР БОГУН: «НА БАМ МЕНЯ ВДОХНОВИЛ ПОЕХАТЬ ДЕД»

Байкало-Амурская магистраль — одна из крупнейших железнодорожных веток в мире. Строительство центральной части дороги заняло более 12 лет и завершилось в 1984 году. В июне прошлого года работы возобновились вновь. В укладке «серебряного звена» на перегоне Таксимо — Лодья принимали участие и наши студенты. О том, как они провели два месяца вахты, журналу «Экспресс» рассказал боец стройотряда «Байкал», финалист всероссийского фотоконкурса «Работники ОАО «РЖД» студент третьего курса факультета СЖД Александр Богун.

— Александр, где и как вы узнали о том, что можно поехать на БАМ-2? Как решились?

— Ребята со старших тогда еще 2-х и 3-х курсов позвали. Кроме того, я и сам слышал о начале второй стройки, знал, что это юбилейный для БАМа год, захотелось провести время с пользой и практику получить, все же учусь на строительной специальности. Еще мой дед Александр Анатольевич вдохновил меня. Он в свое время был первым секретарем Мамско-Чуйского района и участвовал в организации строительства и самой стройке западного участка БАМ (от Усть-Кута до Дабана). По его рассказам, это было удивительное время, люди со всего Советского Союза стремились попасть на эту грандиозную стройку, все зарабатывали большие деньги. В то время новые поселки и даже города вырастали в Сибири, как грибы. Например, из воспоминаний деду: «Летом строители могли запросто соорудить в небольшом поселке крытый бассейн или футбольную площадку, зимой постоянно заливали катки — старались создать комфортные условия жизни для себя и местных жителей, чтобы в будущем маршруты следования молодежи сменялись с запада на север». Я сам из поселка Мама (в 976 км к северо-востоку от железнодорожной станции Лена). Меня тянет на север, поближе к дому.

— Кого еще из студентов поманила романтика Байкало-Амурской стройки?

— В состав отряда вошло 14 студентов. Трое из иркутского вуза — я (Александр Богун), Антон Бронников и Федор Кириллов, семь студентов из Красноярского института железнодорожного транспорта и четыре из Красноярского техникума железнодорожного транспорта. Командир отряда — доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство» ИрГУПС Дмитрий Александрович Ковенькин. Кроме того, в нашей бригаде были рабочие-контрактники (составители, крановщики, путейцы — классные ребята) из ООО УК «Трансстрой», которые работали посменно — месяц через месяц.

— Какие были условия проживания? Распорядок дня?

— Для нас был организован целый городок из вагончиков и большой деревянный корпус с комнатами, умывальниками и, конечно, столовой. Подъем в 6.00 утра, в 7.00 вся база собиралась в каптерке на планерку. Мы расписывались за технику безопасности и уходили каждый на свой участок работы: одни проводили геодезические изыскания, вторые — вырубали лес, копали водоотводные каналы, третьи — рихтовали путь либо собирали стрелки. За два месяца вахты мы успели поучаствовать во всех видах путевых работ.

Половина базы обедала с 12.00, вторая половина с 13.00 — 15 минут на еду, оставшиеся 45 минут на отдых. И заканчивался рабочий день где-то около семи часов вечера. Когда были технологические окна, мы работали до 21—22.00 часов вечера, чтобы быстрее закрыть стрелку и пустить поезда.

— Работы были тяжелые?

— Да, там достаточно тяжелый труд. Даже несмотря на то, что техники было много, основные работы ложились на наши плечи: во время сборки решетки типа АРС приходилось подносить и раскладывать все составляющие этого соединения, разбивать шпалы по эпюре, устанавливать прокладки, изоляторы, болты, пружины. Поэтому на БАМ-2, конечно же, лучше ехать ребятам выносливым и крепким, преимущественно строительных специальностей: мостовикам, путейцам, строителям магистральных дорог. Хотя все зависит от желания, к примеру, мой напарник Владимир, будущий электроснабженец, тоже поехал на стройку, были там и машинисты, связисты — и для каждого нашлась работа. Мне, например, очень нравилось собирать и укладывать стрелочные переводы, переезды. В течение двух месяцев наша бригада собрала около шести километров рельсовой решетки.

« Не бойтесь ехать на северную стройку, это очень интересно — посмотреть нашу область, испытать себя на прочность ».

— А свободные дни у вас были? Как проводили вечера?

— Да, сначала нам как студентам давали отдыхать в воскресенье. В один из таких дней мы пошли на озеро Баранчевское купаться, там очень теплая вода и красивые, живописные виды, в другой выходной сходили на местный народный праздник Сурхарбан. Заняли первое место по борьбе и призовые места по волейболу. Вообще ребята в нашем отряде подобрались спортивные. Парень из Северобайкальска Андрей привез боксерскую грушу, а наш Федя Кириллов занимается кикбоксингом, поэтому груша не висела без дела. Вечером, перед баней, обычно подтягивались на турнике. Бывали и такие дни, когда после смены ни на что не оставалось сил, тогда просто ложились спать, но такое случалось редко. Ребята с вахты удивлялись: как это мы работаем два месяца без перерыва и не устаем? Они за это время уже домой успели съездить и вернуться. Вообще атмосфера на базе царила дружеская, с первой и второй вахтой мы общались на равных.

— Александр, объясните: в чем особенность стройки БАМ-2? Строится новая железная дорога или просто расширяется и модернизируется старая?

— От Тайшета до Усть-Кута дорога идет двухпутная и электрифицированная на переменном токе, от Усть-Кута до станции Таксимо — такая же, но однопутная, восточнее движение осуществляется на тепловозной тяге. Получается, что укладка «серебряного звена» дала начало строительству второй железнодорожной ветки от Таксимо до самого порта Ванино и электрификацию старого и нового путей.

— Как отнеслись к вам местные жители?

— Мы редко выходили в город, просто времени не было. Но с нами работали строители из Таксимо. Для многих то, что мы приехали из Иркутского университета путей



сообщения, звучало престижно. Когда в городе проходил праздник 40-летие стройки БАМ, ветераны-трудовики выходили на площадь с радостью в глазах, что все рождается вновь. Там буквально судьбу каждого второго жителя затронула эта стройка. Во времена первого БАМа Таксимо был молодым, процветающим, перспективным населенным пунктом. Сейчас он пришел в упадок, как и почти все поселки, которые когда-то были построены на Байкало-Амурской магистрали. Конечно, для жителей этих мест начало второй стройки — это лучик света. В нас они видят себя молодыми, с нами связывают свои мечты о будущем. Мы даем их надеждам пожить немного подольше.

— **А, если не секрет, сколько денег вам заплатили?**

— Сначала была информация, что на стройку БАМ-2 студенты не нужны, предлагали заработную плату от 15 до 20 тысяч рублей в месяц, многие ребята отказались за такую сумму работать, другие поехали на всероссийскую стройку, там зарплату обещали больше. Я изначально хотел ехать на БАМ, потому что для меня был важен сам факт участия. В итоге мы получили настоящую производственную практику и при этом заработали за месяц 50—60 тысяч рублей. Но все же я считаю, что не в деньгах дело! Будущим строителям по железнодорожной специальности просто необходимо принять участие в настоящей стройке, поэтому ехать надо именно за практикой, а заработок вторичен.

— **Какое напутствие можете дать студентам, которые только хотят поехать на БАМ-2?**

— Не бойтесь ехать на северную стройку, это очень интересно посмотреть нашу область, испытать себя на прочность. Кроме того, перспективно! Думаю, ребята, у которых уже есть практика, имеют преимущество перед теми, у кого ее нет, и их, скорее всего, с большей охотой возьмут

на работу. Модернизация БАМ для студентов ИрГУПС — это шанс, которого упускать не следует. К нам рвутся стройотряды из Самары, Урала, Красноярска, их останавливает только расстояние. В этом году будет немало строек, но для нас основой является Байкало-Амурская. Это часть нашей истории, наш вклад в будущее страны.

Юлия Панова

Фото из личного архива Алескандра Богуна

КАК ПОПАСТЬ В СТРОЙОТРЯД?

Вступить в строительные отряды могут все желающие студенты ИрГУПС, причем необязательно строительных специальностей. Для этого необходимо обратиться в кабинет Д-319. Контактное лицо — специалист отдела по внеучебной и воспитательной работе Василий Васильевич Долганов.

Более подробную информацию можно узнать по телефону: 8-950-126-41-00.

