

«ДОРОГА – ЭТО ВСЕГДА ЖИЗНЬ!»

Чем ближе дата празднования 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали, тем больше разговоров о «дороге века». Своими воспоминаниями в средствах массовой информации делятся первостроители, военные, бывшие руководители союзных министерств и ведомств. Мы на страницах «Экспресса» продолжаем свой проект, посвященный участию представителей ДВГУПС в строительстве БАМа. Сегодня наш собеседник – кандидат технических наук, профессор кафедры «Организация перевозок и безопасность на транспорте» ДВГУПС Сергей Владимирович Балалаев.

– Сергей Владимирович, когда вы лично впервые услышали про БАМ?

– Именно в 1974 г., когда было принято постановление Правительства СССР, когда началось продвижение идеи построения Байкало-Амурской магистрали всей страной. Тогда я уже был опытным преподавателем – на кафедре работаю с 1958 г., и понимал, что эта стройка очень важна. Название стройки у всех было на устах, мы стремились туда попасть, принести пользу своими знаниями и умениями.

– Чему был посвящен ваш первый проект по БАМу?

– Первый проект мы начали разрабатывать для станции Тынды вдвоем с доцентом нашей кафедры Василием Спиридоновичем Купцовым. Проект был посвящен «Разработке технологического процесса станции Тынды». Станция тогда активно строилась, уже была сдана часть путей – принимали пассажирские поезда. Сдали уже и путепровод. Добраивали здание вокзала. Начальником станции тогда был мой однокурсник по Хаб-ИИЖТу, близкий друг, мы с ним даже, будучи студентами, вместе снимали комнаты в частном доме недалеко от института. Понятное дело, что этот мой товарищ очень сильно помогал нам,

поработали мы все вместе очень продуктивно, разработали весьма солидный технологический процесс. Работа над проектом продолжалась около двух лет. Было много командировок на БАМ, там же – в Тынде, мы и защищали наш проект. Сдали с первого раза, работа была оценена очень высоко.

– Признайтесь, за подобный проект вам заплатили много?

– Прилично! При моей зарплате тогда около 400 рублей, мне плюс ежемесячно за разработку проекта доплачивали в течение двух лет еще около 200 руб. Считаю, что наш труд оценивали высоко и финансовая поддержка со стороны государства была обеспечена всем, кто имел отношение к строительству БАМа. Были договоры и с Дальневосточной железной дорогой по расчету пассажирских и грузовых перевозок, некоторые работы шли под эгидой Министерства путей сообщения СССР. Они тоже имели отношение к стоящейся Байкало-Амурской магистрали. При нашей кафедре в ХабИИЖТе была даже организована специальная лаборатория, в которой постоянно 6-7 человек работали над разными проектами по БАМу.

– Какой проект для вас был самым интересным?

– Проект по пассажирским перевозкам. Нам было поручено рассчитать пассажиропоток, для чего надо было объехать всю Якутию в зоне БАМа. Работали около трех лет. Сначала установили пассажиропотоки, их ориентировочные направления, чтобы установить назначение поездов. Потом рассчитывали размеры движения, категорию поездов. Поработали над этим проектом тоже очень продуктивно, работа была принята с высокой оценкой. А я получил удовлетворение от того, что нарисовалась полная картина размещения потенциального пассажиропотока. Его размах впечатлял!

Еще один интересный проект – «Разработка технологического процесса для станции Чегдомын». Как раз был тогда остро поставлен вопрос об увеличении добычи угля. Начальник станции Чегдомын был студентом-заочником ХабИИЖТа. И мы с ним делали реальный дипломный проект, посвященный разработке технологического процесса для станции с учетом увеличенного грузопотока.

– Студентов часто к проектам по БАМу привлекали?

– Обычно привлекали на более поздней стадии – на стадии дипломного проектирования. Темы дипломов подбирали так, чтобы сами проекты делались на реальной основе. Студентам самим было намного интереснее работать. Интересно, что сегодня мы опять делаем немало реальных дипломных проектов в связи с увеличением грузопотоков на Ванино и Советскую Гавань.

– Вам много приходилось общаться со строителями БАМа. На ваш взгляд, среди них было больше романтиков или тех, кто приезжал за «большим рублем»?

– Могу сказать, что хватало и тех, и этих. Люди же приезжали строить магистраль со всего Советского Союза! И, понятное дело, что все они были разные: кто-то за романтикой приезжал (среди рядовых строителей таких всетаки было больше, они потом в итоге остались и дальше жить в бамовских городах и поселках), кто-то не упускал возможность хорошо заработать. Главное, что все были объединены единой целью – строительством «дороги века».

– Вы, как специалист, что можете сказать о судьбе БАМа? Эта дорога действительно нужна нашей стране?

– Конечно! Посмотрите, там, где проложены рельсы магистрали, появилась жизнь: выросли города, поселки, пришли люди. Сейчас планируется дальше проложить магистраль и в Якутии, в перспективе выход на мыс Лазарева, на Камчатку. Любая дорога – это, прежде всего, жизнь. И БАМ не исключение.



Балалаев Сергей Владимирович

Родился 15 октября 1928 г. В годы Великой Отечественной войны работал в колхозе села Прилепы Орловской области. В ХабИИЖТе работает с 1958 г. – преподаватель, старший преподаватель, декан Факультета «Эксплуатация железных дорог», заведующий кафедрой. Почетный железнодорожник.

Увы, почти 20 лет было много необоснованных разговоров, что БАМ – это дорога в никуда. Это неправильно! Но у нас как получается? Кто-то сказал «сенсационную» новость о ненужности БАМа, ее тут же подхватили, даже не проверяя информацию. Растиражировали, вбили в головы простых людей, создали нехороший имидж дороги. Очень хорошо, что сейчас все эти негативные разговоры прекращены, и государство реально обратило свое внимание на БАМ. Даже размах предстоящего празднования 40-летия БАМа говорит о том, что сегодня к дороге повышенное внимание. И так приятно, что ученые нашего вуза были среди тех, кто помогал строить «дорогу века». Ведь проблемой стояло перед нами много. Особенно много пришлось поработать нашим строителям и локомотивщикам: на БАМе они жили месяцами. Одни только работы в условиях вечной мерзлоты чего стоят!

– Вы сами чувствуете себя «бамовцем»?

– На 30-летие БАМа меня наградили медалью за вклад в строительство дороги. Наверное, могу сказать, что внес и свой вклад. Когда открылся в Тынде филиал ДВГУПС, я часто туда ездил, смотрел, как меняется жизнь людей, с каким уважением они говорят о первостроителях. К руководству подразделений дорог на БАМе пришли уже наши ребята – выпускники ДВГУПС, с ними мы всегда поддерживаем контакты, сообщаем разные вопросы. До сих пор люблю со студентами делать проекты, так или иначе посвященные БАМу. Приятна их заинтересованность, их желание что-то предложить свое. Так что связь поколений в нашем вузе не прекращается даже в работах по БАМу.

