

Сибгипротранс на службе Сибири

В.Д. КОНОНОВ



**ВИТАЛИЙ
ДМИТРИЕВИЧ
КОНОНОВ**

Родился в 1937 г. в Новосибирской области. В 1959 г. окончил НИИЖТ. В Сибгипротрансе – инженер-изыскатель, главный инженер проекта, начальник технического отдела, главный инженер института. Участник изысканий и проектирования железных дорог Камень–Алтайская, Артышта–Подобасс, Тюмень–Сургут. ГИП реконструкции Ханойского железнодорожного узла и железной дороги Ханой–Хайфон. Награжден медалью СРВ «За дружбу», медалью «Ветеран труда». Почетный строитель России.

В июне 1936 г. на базе Сибирского отделения Гипротранса НКПС создана Сибирская проектная контора «Сибтранспроект» для выполнения изысканий и проектирования в Восточной Сибири. Впоследствии эта небольшая контора превратилась в крупнейший проектно-изыскательский институт «Сибгипротранс» на востоке страны – с 1951 г., ОАО «Сибгипротранс» – с 1993 г.

По его проектам построено более 8 тыс. км новых железных дорог, 3 тыс. км вторых путей, переведено на электрическую тягу 7,4 тыс. км наиболее грузонапряженных участков железных дорог, проложено 1,7 тыс. км автомобильных дорог, в том числе 350 км автодорог федерального значения, реконструировано 7 крупнейших железнодорожных узлов Сибири и Дальнего Востока, возведено 16 вокзалов в крупных городах Сибири и Казахстана, создано новых и реконструировано 17 предприятий Минтрансстроя, сотни зданий, промышленных и гражданских сооружений. Специалисты Сибгипротранса принимали участие в изысканиях и проектировании транспортных объектов за рубежом: Афганистан, Гвинея, Куба, СРВ, Сирия, МНР.

За успехи в выполнении важнейших государственных заданий коллектив неоднократно награждался переходящими знаменами ЦК КПСС и Совмина СССР, Минтрансстроя СССР, ЦК ВЛКСМ. Многие сотрудники отмечены правительственными наградами, стали лауреатами Государственных премий. Главный комитет ВДНХ СССР дважды награждал институт дипломом I степени – в 1966 г. за проект новой электрифицированной железной дороги Абакан – Тайшет и в 1978 г. – за проектирование и строительство железнодорожной линии Тюмень – Сургут в сложных инженерно-геологических и суровых климатических условиях, а в 1984 г. – дипломом III степени за создание и внедрение новой техники при строительстве железной дороги Сургут – Ноябрьская. В 1976 г. Сибгипротранс указом Президиума Верховного Совета СССР награжден орденом «Знак Почета», в 1978 и 1983 гг. – переходящим Красным знаменем ЦК КПСС и Совмина СССР с занесением на Доску Почета ВДНХ.

В годы Великой Отечественной войны институт был переориентирован на оборонные нужды. Более трети сотрудников были призваны в армию, значительное их число вошло в военно-восстановительные отделы на Белорусской и Брест-Литовской железных дорогах, а затем — в Манчжурии.

Летом 1942 г. Сибтранспроект выполнял изыскания восточного выхода Южно-Сибирской магистрали на Транссибирскую магистраль. В сложных условиях был выбран вариант Абакан — Тайшет. Автором проекта и начальником экспедиции назначен опытный инженер-изыскатель Александр Михайлович Кошурников. Обследование самого сложного участка Нижнеудинского варианта — перевала через хребет Восточных Саян и долины реки Казыр — Кошурников решил провести сам. В помощники он взял инженера А.Д. Журавлева и техника К.А. Стофато. Надо было пройти около 250 км по порожистой горной реке Казыр, берега которой непроходимы. В Саянах уже наступала зима. Единственным возможным способом передвижения оставался сплав по замерзающей реке.

Отряд выполнил поставленную задачу, но люди погибли, не дойдя до жилья всего каких-то 52 км. Последняя сделанная распухшими от холода руками запись в дневнике, найденном вместе с останками Александра Михайловича, гласила: «3 ноября, вторник. Пишу, вероятно, последний раз. Замерзаю. Вчера, 2 ноября, произошла катастрофа. Погибли Костя и Алеша. Плот задернуло под лед, и Костя сразу ушел вместе с плотом. Алеша выскочил на лед и полз метров 25 по льду с водой. К берегу добраться я ему помог, но на берег вытащить не смог, так он и закованел, наполовину в воде. Я иду пешком. Голодный, мокрый, без огня и без пищи. Вероятно, сегодня замерзну». Этот дневник с описанием результатов натурного обследования варианта — документ большой человеческой силы, свидетельство мужества, воли и целеустремленности изыскателей. В память изыскателей, трагически погибших при ее изысканиях, три отдельных пункта железной дороги Абакан — Тайшет называются Журавлево, Кошурниково, Стофато.

В 1943 г. изыскания были продолжены под руководством Евгения Павловича Алексеева, и проект последнего, восточного звена Южсиба, был утвержден с примыканием к Транссибирской магистрали на станции Тайшет. На трассе запроектировано и построено 15 больших мостов и виадуков общей длиной 3,5 км, в том числе, через такие реки, как Абакан, Енисей, Туба, Мана, Кан; сотни средних, малых мостов и водопропускных труб; 9 тоннелей общим протяжением 9,8 км, включая 4 больших — Каспинский, Козинский, Крольский и Манский. При сооружении земляного полотна выполнено 38,5 млн м³ земляных работ, в том числе скальных — 13,5 млн м³. Впервые в практике железнодорожного строительства линия проектировалась и строилась сразу под электропуть. В 1965 г. железная дорога сдана в пост-



Александр Михайлович Кошурников.
(1905–1942 гг.)
Начальник экспедиции института «Сибтранспроект»

Сотрудники Сибгипротранса у памятника А.М. Кошурникову на месте его гибели. 1974 г.





БАМ.
Железнодорожный
вокзал
в Северобайкальске.
1987 г.

БАМ. Владук на западном
спуске постоянной
железнодорожной линии
в обход Северо-Муйского
тоннеля.
1989 г.



янную эксплуатацию и приняла на себя часть перевозок Транссиба.

В первые послевоенные годы основными объектами были новые железные дороги Новокузнецк – Абакан, Аскиз – Абаза, Кулунда – Барнаул, реконструкция участков Белово – Калзагай, Чулымская – Убинское, Дорога Дружбы Актогай – Госграница протяжением 312 км (до государственной границы). В 50-х годах институт занимался электрификацией Транссиба на участке Омск – Новосибирск – Тайшет – Зима, железных дорог Кузбасса. При этом, впервые на участке Маринск – Тайшет запроектирована электротяга на переменном токе.

На БАМе Сибгипротрансом, как генеральной проектной организацией, разработана проектная документация на центральный 720-километровый участок магистрали от Байкальского тоннеля до Чары. Этот участок характеризуется исключительно сложными природно-климатическими и инженерно-геологическими условиями: Байкальский, Северо-Муйский, Кодарский горные хребты; большие реки Тья, Муя, Верхняя Ангара, Витим, Куанда; резко континентальный климат района с продолжительными холодными зимами, высокая до 10 баллов сейсмичность, вечномёрзлые грунты, осыпи, снежные лавины, селёвые потоки. Требования обеспечения надёжности и устойчивости земляного полотна и других сооружений в крайне неблагоприятных условиях вызвали необходимость многовариантного проектирования особо сложных участков трассы.

Так, при изучении трассы БАМа в 1968 г., в ходе натурных изысканий на пересечении Северо-Муйского хребта, Сибгипротранс обследовал возможные варианты обхода Ангараканского седла путем аэрофотосъёмки. Серьёзная проработка 18 вариантов, в том числе, с длинными перевальными тоннелями от 8,5 до 18 км подтвердила правильность решения Бампроекта о пересечении Северо-Муйского хребта в Ангараканском седле.

При рассмотрении этого вопроса в центральных органах по предложению Главгосэкспертизы Госстроя СССР минтрансстроевские институты «Мосгипротранс», «Ленгипротранс», «Ленметрогипротранс» и «Сибгипротранс» на конкурсной основе, каждый самостоятельно, рассмотрели в 1976 г. все имевшиеся и разработали некоторые новые варианты пересечения Северо-Муйского хребта. В конечном счёте выявилась оптимальность предложенного Сибгипротрансом варианта трассы – технический проект участка БАМ Нижнеангарск – Чара был утверждён в июле 1977 г. Советом Министров СССР (с Северо-Муйским тоннелем длиной 15,3 км).

Главным инженером проекта самого крупного и самого сложного в то время объекта проектирования — участка БАМ от Байкальского тоннеля до Чары в 1967 г. был назначен Эдуард Антонович Приц. Уроженец Белоруссии и выпускник МИИТа, он стал настоящим сибиряком, патриотом Новосибирска и своего второго дома — института «Сибгипротранс», где он работает почти полвека. Увлеченность работой обеспечила его быстрый рост как специалиста. С 1977 г. Э.А. Приц — главный инженер института, а с 1980 по 2002 г. — директор. Он — Почетный транспортный строитель, Заслуженный строитель России. В последнее время рыночные условия потребовали от генерального директора переориентации и освоения новых видов деятельности.



В сентябре 1953 г. первый столб газового фонтана возвестил о рождении Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района. Однако его промышленную разработку длительное время сдерживало отсутствие надежных круглогодичных транспортных коммуникаций, в первую очередь, железной дороги. Однако ее строительство в северных районах Тюменской области представляло собой сложную техническую задачу. Заболоченность территории до 80 %, бездорожье, отсутствие каменных и гравийных материалов, острый недостаток кондиционных грунтов для земляного полотна, большая удаленность от действовавшей железнодорожной сети, суровые и продолжительные зимы крайне затрудняли работу.

Первым этапом стало сооружение железной дороги Тюмень — Сургут протяженностью 700 км, затем к Нижневартовску — 216 км и к Новому Уренгою — 647 км.

Потребовался творческий и научный поиск принципиально новых технических и технологических решений для обеспечения прочности, устойчивости и эксплуатационной надежности земляного полотна, высокого темпа его сооружения при минимальных затратах. Сибгипротрансом были разработаны и внедрены специальные поперечные профили для сооружения на болотах земляного полотна из мелких и пылеватых песков и переувлажненных глинистых грунтов, впоследствии вошедших в нормативные документы. Широко использовался высокопроизводительный гидромеханизированный способ производства земляных работ, имевший ранее в северных районах Западной Сибири весьма ограниченное применение

БАМ. На Северо-Муйском перевале.

Слева направо:

директор

Сибгипротранса

Э.А. Приц,

министр транспортного

строительства СССР

И.Д. Соснов,

член Политбюро,

секретарь ЦК КПСС

Г.А. Алиев,

зам. министра —

начальник Главбамстроя

К.В. Мохортов.

1984 г.



Вокзал в Новосибирске.
Комплекс пригородных
касс.
1985 г.

Руководители и ведущие
специалисты
ОАО «Сибгипротранс».
В первом ряду, в центре –
генеральный директор
С.Э. Приц.
2004 г.



Жесткие директивные сроки строительства дороги потребовали новых подходов к проектированию искусственных сооружений. Основным направлением стало повышение их сборности и снижение материалоемкости. Широкое применение нашли полносборные железобетонные свайно-эстакадные мосты и металлические гофрированные трубы. Много свежих для того времени решений было принято и в других разделах проекта. Разработаны новые методы эксплуатации дороги на базе механизированных дистанций различных служб, что позволило укрупнить жилые поселки железнодорожников, разместив их через 80 -

100 км в более благоприятных условиях.

Коллектив авторов за разработку и внедрение прогрессивных технических решений, обеспечивших ускоренное строительство железных дорог в нефтегазоносных районах Тюменской области, был удостоен Государственной премии СССР за 1983 г. От Сибгипротранса премии получили А.Х. Алиджанов и А.А. Якубов.

В дальнейшем Сибгипротранс разрабатывал ТЭО новых железных дорог Уоян – Могзон и Инголь – Мереть, проекты вторых путей Новокузнецк – Междуреченск, Тюмень – Тобольск – Сургут, внешнего железнодорожного транспорта Ерунаковского угольного района, автодорог федерального значения в Новосибирской и Тюменской областях, других объектов различного назначения.

Сегодня институт продолжает выполнять изыскания и разрабатывать проектно-сметную документацию для различных регионов страны. В его структуре шесть производственных отделов: изысканий и проектирования железных и автомобильных дорог, инженерно-геологических изысканий, мостов, комплексного проектирования промышленных и гражданских зданий, электротехнических, технических сооружений. Численность работников на 1 января 2002 г. составила 350 человек. В последние годы разработаны проекты автодорог в Кузбассе, Томской и Новосибирской областях, модернизации систем ЭЦ на Западно-Сибирской железной дороге, проекты реконструкции тоннелей на участке Армавир – Туапсе Северо-Кавказской железной дороги. Выполняется программа автоматизации проектно-изыскательских работ, рабочие места оборудованы современной компьютерной техникой. Имеющиеся программные средства позволяют автоматизировать процессы инженерных изысканий и проектирования с представлением исходных данных на магнитных носителях.

Из воспоминаний Ю.И. Глухова, главного инженера проекта Сибгипротранса.

Выросшие в институте специалисты обеспечивали высокий научно-технический уровень разработки проектов, в полной мере учитывавших условия строительства и эксплуатации будущих железных, автомобильных дорог, мостов и других объектов транспорта. На этих страницах хотелось бы всех их, добросовестных тружеников, назвать поименно, но в связи с невозможностью это сделать, можно только выразить благодарность за их подвижнический труд. Одним из таких подвижников был Али Халилович Алиджанов (1932–1992 гг.), Почетный транспортный строитель, лауреат Государственной Премии СССР.

Это был незаурядный человек. Многие годы совместной работы оставили о нем самую яркую и добрую память. Как о товарище, руководителе, человеке. Мы закончили с ним один институт – МИИТ, один факультет – строительный, по одной специальности - изыскания и проектирование железных дорог.

В коллективе Али сразу обратил на себя внимание. Яркая внешность, энергия, эрудиция во многих вопросах, отличные знания, инициатива. Да и просто внимательный, обаятельный в общении человек. И была у него еще одна особенность, которую я выделил бы как основную черту этого крупного инженера, а в скором времени и прекрасного руководителя. Это был человек-генератор – идей, замыслов, находок. Не припомню его неувлеченным, равнодушным, даже просто усталым. Мне кажется понятным, почему он всегда был в центре грузей, в центре коллектива. Эта увлеченность передавалась людям, притягивала и делала жизнь ярче, целенаправленной, интересней.

Уже в первые годы работы в Сибгипротрансе Али, едва осмотревшись в коллективе, подал мысль организовать своими силами «Вечер встречи» изыскателей и геологов института с хорошим концертом, с юмором на свои темы. Молодой идея понравилась. Работы оказалось очень много. Мы и не представляли вначале. Тем не менее, в 1957 г., перед началом полевого сезона такая первая встреча состоялась. И был неожиданный большой успех.

Яркая идея, инициативный коллектив, увлеченность работой, труд и успех. – Такими были почерк Али, – даже стиль работы как организатора и руководителя далеких от шаблонных приемов многих других, без шумных разносов и угроз.

Проект первой железной дороги к тюменской нефти Тюмень–Тобольск–Сургут Алиджанов возглавил в 1966 г. А далее включился его стиль – и было много находок, и многие из них осуществлялись.

До конца своих дней он оставался неисправимым романтиком и мечтателем. Помню ночь, грезину, одиноко стоящую на пустом разъезде из-за занятости перегона сошедшими с рельсов вагонами с песком. Все гремлют на жестких холодных скамьях. Проснувшись за полночь от холода, я увидел Али сидевшим на водительском месте и что-то, согнувшись, рассматривавшим при свете лампочки над пультом приборов. Подошел к нему и увидел, что он чертит карандашом какие-то пунктиры на обрывке школьной карты, в которую были завернуты съеденные бутерброды. Это были наброски трассы выхода к Северному ледовитому океану.

Али умел дружить, любил, ценил и не менял грузей. Круг их составляли товарищи студенческих лет, кое-кто – из коллег Сибгипротранса. А еще известные сибирские скульпторы, художники, артисты, архитекторы. С кругом людей искусства его объединяла преданность творчеству, поиску, тому, что составляло жизнь каждого из них. Трое известных артистов из этого круга пришли к нему за пять дней до его смерти. И у постели Али играли отрывок из последней премьеры, которую он впервые пропустил. Наверное, это было не просто. Али был из тех, про которых поэт Р. Рождественский сказал, что они жили среди нас, «жизнь, отдавая грузьям и дорогам».



Али Халилович
Алиджанов.
Начальник института
«Сибгипротранс»
в 1973–1980 гг.