



**ЛЕОНИД ИВАНОВИЧ
ПЕЛЕВИН**

Родился в 1932 г. в г. Красноуфимске Свердловской области. В 1955 г. окончила НИВИТ, инженер путей сообщения. Главный инженер института с 1983 г. Принимал активное участие в изысканиях и проектировании новых железнодорожных линий Абакан–Тайшет, Тайшет–Лена, Асино–Белый Яр, Красная Сопка–Шушь–Кия Шалтырь, Решоты–Богучаны, Бамовская–Тында–Беркакит–Томмот. Под его руководством разработаны Генеральная схема развития железнодорожного транспорта Урала и Северо-Запада России, проектная документация на строительство Екатеринбургского метрополитена. Награжден орденом и 3 медалями СССР. Почетный строитель РФ. Академик Российской академии транспорта. Почетный транспортный строитель.

Уралгипротранс: нам цена не в алмазных каратах

Л.И. ПЕЛЕВИН

Как и многие проектно-изыскательские организации Народного комиссариата путей сообщения, Уралгипротранс был создан в 1936 г. в Свердловске (ныне Екатеринбург) на основе «разношерстных» групп, собранных из проектных контор железных дорог Урала.

Размещение нового института не было случайным, поскольку в годы первых пятилеток наибольшее внимание уделялось технической реконструкции и развитию народного хозяйства восточных районов страны, богатых полезными ископаемыми и энергетическими ресурсами. В этой связи от железных дорог Урала потребовалось не только резко увеличить местные перевозки для быстрорастущей промышленности, но и обеспечить огромный транзитный поток грузов и пассажиров в широтном направлении. Это и обусловило решение о создании на Урале специализированной проектно-изыскательской организации для разработки проектной документации на реконструкцию действовавшей железнодорожной сети и строительство новых линий.

Первое наименование — Уральская проектная контора, которое сохранялось до 1941 г. Второе название — Уралтранспроект НКПС — институт носил до 1951 г., когда он стал Уральским государственным проектно-изыскательским институтом «Уралгипротранс». В 1993 г. на основании Указа первого президента России от 14 июля 1992 г. институт преобразовался в Открытое акционерное общество «Уралгипротранс».

За весь период существования института сменилось 12 его руководителей: Геннадий Николаевич Федоров (1936 — 1937 гг.), Николай Петрович Рымарь (1937 — 1938 гг.), Александр Иванович Храмков (1938-1939 гг.), Тарас Семенович Пузынович (1939 — 1941 гг.), Николай Григорьевич Рыжов (1941 — 1942 гг.), Илья Михайлович Винницкий (1942 — 1945 гг.), Яков Юделевич Кивович (1945 — 1952 гг.), Константин Васильевич Рождественский (1952 — 1962 гг.), Алексей Павлович Червяков (1962 — 1971 гг.), Александр Владимирович Чернышев (1971 — 1974 гг.), Александр Сергеевич Никифоров (1974 — 1982 гг.), Алексей Петрович Бизюков (1982 г. по настоящее время).

Основу кадрового состава института с первых дней его существования составляли изыскатели железных и автомобильных дорог. На начальных

этапах института коллектив изыскателей и геологов был малочислен и сосредоточен лишь в секторе «Изысканий и геологии». А их «вооружение» в те времена по сравнению с нынешним — это каменный век! Основным инструментом были угломерный теодолит с минутной точностью, нивелир с перекладной трубой, мерная стальная лента да деревянная вешка.

Инженер-изыскатель Томгипротранса Виктор Владимирович Бураковский (к сожалению его уже нет с нами) так написал о буднях изыскателей:

*Не гадайте о нас по картам,
Бесполезно искать на карте.
Нам цена не в алмазных каратах —
В километрах, пройденных партией.
Да в затесах, на пот умноженных,
Да в болотах, никем нехоженных,
В нашем деле суровом будничном,
В вашем счастье, товарищи бугущие!*

Среди изыскателей особо хотелось бы отметить Петра Кузьмича Курова, который пришел в институт по направлению НКПС в конце 1942 г. и проработал на изысканиях всю жизнь, в том числе, в должности начальника изыскательской партии 30 лет. Активно участвовал в изысканиях и проектировании усиления линий Звезда — Пугачевск — Ершов, Сенная — Трофимовский; новых железнодорожных линий Азиатская — Качканар, Кунгур — Воткинск, Решеты — Вьюхино, Учалы — Межозерный рудник; вторых путей на всех главных направлениях от станции Свердловск на Курган, Камышлов, Дружинино, Нижний Тагил, Синарская — Челябинск. Петр Кузьмич воспитал несколько поколений изыскателей железных дорог, и в институте считалось за большую честь поработать в партии Курова. Он был щедр душой и умом, терпеливо передавая свой огромный опыт и человеческую теплоту окружающим его людям. Тридцать лет работы и все время «в поле», тысячи километров пройденных путей ради одной цели — «Ежила бы страна родная и нету других заботЕ».

По характеру выполнявшихся работ период с 1936 по 1941 г. можно условно выделить два этапа: первый с 1936 по конец 1938 г., когда превалировали проекты гражданского строительства, и второй — с 1939 г. до начала Великой Отечественной войны, когда появились крупные железнодорожные объекты, среди которых отметим вторые пути на участке Свердловск — Вагай протяжением 470 км. Главным инженером проекта был Л.А. Бурцев, работавший впоследствии много лет начальником Отдела узлов и станций.

В годы войны институт по приказу Союзтранспроекта стал пополняться за счет эвакуированных специалистов из Харькова, Ленинграда, Киева, Днепропетровска. Поэтому, несмотря на то, что из



Константин Васильевич
Рождественский.
Начальник института
«Уралгипротранс»
в 1952–1962 гг.

Транспорт изыскателей
в 30–50-е годы





Транспорт изыскателей
в 80-е годы

основного состава на фронт ушло 32 сотрудника, на начало 1942 г. коллектив насчитывал уже 476 человек. Уместно отметить, что эвакуированные привезли с собой незаконченные проекты, которые разрабатывали в предвоенные годы для уральских железных дорог. Среди них были и весьма значимые объекты: новая железнодорожная линия Ижевск – Пермская железная дорога, усиление железнодорожной линии Надеждинск (ныне Серов) – Сосьва, реконструкция железнодорожной линии Медная Шахта – Покровск-Уральский (Хартранспроект), паровозо-вагоно-ремонтные мастерские в Свердловске (Хартрансзаводпроект)

и развитие Надеждинского железнодорожного узла (Лентранспроект).

Это были годы тяжелых испытаний духовных и физических сил. Недоедая и недосыпая, люди делали все для фронта, что было в их силах. Так, в летний период 1942 г. все сотрудники после своего рабочего дня брали в руки кирки, лопаты, тачки и сооружали земляное полотно северного обхода Свердловского железнодорожного узла, который строился по их проекту. Из 257 объектов, запроектированных объединенными усилиями специалистов за военные годы, особое место заняли новые для профиля института паровозо-вагоно-ремонтные мастерские (ПВРМ) в Свердловске.

Все задания, а они были только правительственными, коллектив выполнял с честью. За свой труд в тот период 90 человек были награждены государственными наградами.

После войны Уралтранспроект не только «потерял» часть сотрудников за счет реэвакуации, но и откомандировал по приказу Союзтранспроекта в западные отделения многих своих «доморощенных» специалистов, в частности, проектировщиков СЦБ и связи. К началу 1946 г. штат института составлял всего 119 человек, в том числе, дипломированных инженеров – 28. С учетом этого, из крупных проектов того времени можно назвать только достройку участка Волжской рокады Свияжск – Киндяковка, железнодорожной линии Звезда – Пугачевск, усиление линии Пугачевск – Ершов общим протяжением 230 км, новую железнодорожную линию к нефтяному месторождению

Бутульма – Ромашкино длиной 26 км, железнодорожную линию к шахтам Шумихинского месторождения угля.

Уже 19 августа 1954 г., согласно приказу № 3 министра Е.Ф. Кожевникова о введении в состав нового министерства Главтранспроекта и всех подчиненных ему проектно-изыскательских институтов, был сформулирован конкретный план развития на ближайший период Уралгипротранса, Сибгипротранса и Томжелдорпроекта, предусматривавший увеличение численности и значительный рост материального обеспечения.

Уральский университет
путей сообщения
в Екатеринбурге.
1960 г.



По сравнению с другими ведомствами Минтрансстрой не только выделял необходимые капитальные вложения, но и поручал соответствующим строительным организациям выполнение строительно-монтажных работ. В конкретном случае на Уралгипротранс работали тресты «Уралтрансстрой», «Уралтранстехмонтаж», специализированные СМП. И это сразу показало громадное преимущество принципа: сами проектируем – сами строим!

Увеличение объемов строительства потребовало увеличения мощностей строительных организаций Минтрансстроя. Потребовалось увеличение и развитие индустриальной базы – и институт активно включился в эту работу. Появилось новое направление – объекты строительной индустрии, проектирование которых возглавили ГИПы Л.К. Образцова, В.И. Пермяков и Н.М. Бухарова. География деятельности расширилась на запад до берегов Волги, на восток – до Амура, на север – до Заполярного полуострова Ямал, на юг – до берегов Каспия. По заданию Минтрансстроя институт подключался к развитию железнодорожного транспорта других стран – Кубы, Сирии, Алжира, Мозамбика, Монголии, Мадагаскара, Турции.

Самыми крупными проектами для Уралгипротранса были новая железная дорога Решоты – Богучаны в Красноярском крае протяжением 300 км (ГИП В.С. Кабанов), новая двухпутная железная дорога Погромное – Пугачевск протяжением 300 км, проходящая через Оренбургскую и Саратовскую области (ГИП А.И. Кислых). Изыскания и проектирование этих железных дорог стало настоящей школой для специалистов института.

Серьезной проверкой на зрелость для станционников стала реконструкция таких крупных железнодорожных узлов, как Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский, Пермь-Сортировочная, Челябинск-Главный, Магнитогорск-Грузовой, Ачинский, Каменск-Уральский, Орский, Илецкий, Егоршинский, Нижне-Тагильский (ГИПы В.В. Леонов, Т.Л. Манина, Н.В. Ярушина, Н.А. Ермолаев). У «электроснабженцев» появились объекты электрификации железных дорог. Первым опытом стал перевод на электротягу уральских магистральных линий Свердловск – Дружинино и Свердловск – Пермь (ГИП М.М. Кривинюк). Архитекторы и конструкторы института создали великолепные ансамбли учебных институтов УЭМИИТ и СИНХ, железнодорожного вокзала на станции Свердловск.

Заслуженным авторитетом пользовались «земляники» института и, особенно, Лидия Геннадьевна Тихомирова, которая с первых дней работы и до выхода на пенсию специализировалась на проектировании земляного полотна железных и автомобильных дорог, прошла трудовой путь от инженера до главного инженера проектов, одна из первых изучила и освоила особенности проектирования и сооружения земляного полотна на многолетнемерзлых грунтах, стала признанным специалистом-экспертом. Большое трудолюбие, постоянная работа над повышением своих инженерных знаний не остались незамеченными. Министерство путей сообщения ввело ее в «Комитет по земляному полотну», возглавлявшийся профессором Г.М. Шахуняцем.





Станция
«Проспект Космонавтов»
Екатеринбургского
метрополитена.
1994 г.

на БАМе силами областей и краев, проектирование жилых поселков Кувькта и Хорогочи поручили Уралгипротрансу.

Значимым событием в жизни института стало проектирование Свердловского (Екатеринбургского) метрополитена. Работа проходила под контролем партийных и советских органов в атмосфере жестких требований к срокам выпуска проектной документации, и как результат, в 1994 г. первоочередной участок метрополитена длиной 8,2 км был введен в эксплуатацию в составе 6 станций, электродепо, инженерного корпуса, базы стройиндустрии. В канун 2003 г. был сдан новый участок длиной 1,1 км и еще одна станция — «Геологическая».

За 65 лет производственной деятельности по проектам Уралгипротранса построено: около 4 тыс. км новых железных дорог и вторых путей со всей необходимой инфраструктурой; свыше 15 тыс. км магистральных линий связи и 800 км радиорелейных линий; около 8 тыс. мостов и путепроводных развязок. Выполнена реконструкция и развитие 600 железнодорожных узлов и станций с оборудованием электрической централизацией свыше 20 тыс. стрелок. Построено и реконструировано 27 локомотивных и вагонных депо. Электрифицировано около 3,5 тыс. км железных дорог с их сопутствующей реконструкцией. Проложено около 1000 км автомобильных дорог в Казахстане, Свердловской, Пермской и Тюменской областях. Построено 10 заводов ЖБК, в том числе 3 КПД, три кирпичных завода, производственные базы 10 строительных трестов; жилые дома общей площадью около 3 млн м², школы, детские сады-ясли, торгово-общественные центры, больницы комплексы, комплексы ВУЗов и техникумов, вокзальные комплексы. Построены объекты сельского хозяйства: склады минеральных удобрений и сельхозтехники, комбикормовый завод, коровники, телятники и откормочные фермы.

В период перехода на рыночные отношения Уралгипротранс под руководством генерального директора А.П. Бизюкова в условиях почти пустого портфеля заказов сумел осуществить политику выживания с сохранением

Алексей Петрович
Бизюков.
Генеральный директор
института
«Уралгипротранс»



коллектива, прежнего имиджа и репутации. Удалось избежать кампаний по сокращению штатов, был только приостановлен приток новых специалистов. Альтернативой стало внедрение новейших технологий и компьютеризации проектных работ.

Алексей Петрович Бизюков работает в Уралгипротрансе уже более 45 лет, прошел все ступени роста от инженера до генерального директора, почетный гражданин Екатеринбурга, дольше всех предыдущих руководителей возглавляет институт. В качестве руководителя подразделений, главного инженера проекта и впоследствии генерального ди-



Члены Правления
ОАО «Уралгипротранс».
2004 г.

ректора принимал участие в выполнении инженерных изысканий и проектировании железных дорог Звезда – Пугачевск, Решоты – Богучаны, автодорог в Казахстане, железнодорожных подходов к Асбестовому промышленному узлу, вторых путей Гороблагодатская – Свердловск, Дружинино – Свердловск (Екатеринбург), развития станций Дружинино, Нижнетагильского, Гороблагодатского и Свердловского железнодорожных узлов, объектов БАМа, объектов строительной индустрии транспортного строительства и инфраструктуры городов Урала.

Сжатые сроки проектирования и требования к современному качеству ПСД заставили руководство института перестроить сложившуюся технологию проектно-изыскательских работ. Сегодня мы вооружены электронными тахеометрами, ноутбуками, программным комплексом САПР-Кредо, позволяющим вести полевые работы и обработку «камералки» электронными методами и другим оборудованием.

К концу XX века началось оживление в инвестиционном комплексе страны, что не застало Уралгипротранс врасплох: квалифицированные кадры сохранены, современной вычислительной и множительной техникой обеспечен, приобретен опыт работы в рыночных условиях. Востребованность института стала ежегодно расти, тем более что на железнодорожном транспорте началась новая техническая революция по автоматизации управления перевозочным процессом с внедрением систем СЦБ и сортировочных горок на основе микропроцессорной техники, систем технологической связи с внедрением ВОЛС и цифровых коммутационных станций. Институт полностью «прикрыл» Свердловскую и Южно-Уральскую железные дороги. Его имидж в Уральском регионе растет. По итогам 2001 – 2002 гг. Уралгипротранс прочно удерживает звание «Лидера инвестиционного комплекса Свердловской области» в своей номинации.