

Томгипротранс – старейший проектно-изыскательский институт Сибири

А.В. ВАНЮНИН



**АЛЕКСЕЙ
ВАЛЕРЬЕВИЧ
ВАНЮНИН**

Родился в 1964 г.
Окончил в 1987 г.
Томский университет
автоматизированных систем
и радиоэлектроники.
Несколько лет работал
в университете, затем –
в коммерческих
предприятиях.
С 1997г. –
в ОАО «Томгипротранс»,
зам. генерального директора
по коммерческой работе,
с 1998 г. –
генеральный директор.

17 мая 1935 г. приказом по Народному комиссариату путей сообщения образовано Всесоюзное проектно-изыскательское объединение «Союзтранспроект», на базе которого в последующем возникли проектно-изыскательские подразделения в Томске и Новосибирске.

В время своего существования Томгипротранс претерпел ряд реорганизаций, в результате которых он числился то отделением, то бюро, то экспедицией, то конторой, назывался Сибтранспроектом, отделением Бампроекта, Томжелдорпроектом, находился в ведении НКПС, НКВД, МВД, МПС, Минтрансстроя. В 1993 г. он был преобразован в ОАО.

В разные годы институтом руководили талантливые инженеры: А.В. Юровский, М.Г. Михеев, С.А. Степанов, М.А. Петров, А.А. Владимиров, А.П. Червяков, А.Г. Рябинин, А.С. Потатуев, Е.Н. Поваров. В 1998 г. выбор коллектива остановился на мне. Большое влияние на организационную и техническую деятельность института оказали инженеры И.А. Савченков, А.А. Владимиров, А.П. Марков, А.С. Абрамович, С.М. Большаков, Е.Ф. Болотов, прибывшие в Томское отделение в 1935 г. Тогда в нем насчитывалось 363 ИТР и 446 рабочих, что позволило организовать 14 трассировочных и 4 геологических партий и 1 геологический отряд для производства окончательных изысканий на железнодорожных линиях Тайшет – Падун, Улан-Удэ – Кяхта, Защита – Ридер. Они провели изыскания на 810 км новых и 686 км действовавших железнодорожных линий.

После принятия в 1938 г. правительственного решения о строительстве БАМ была создана Норская экспедиция (на базе Томского отделения) с задачей провести окончательные изыскания и составить технический проект одного из центральных участков от реки Зеи до реки Нора протяженностью 283 км. Экспедиция была хорошо обеспечена инструментами, оборудовани-

ем, спецодеждой, палатками, автомашинами. Имелись даже катера и 2 транспортных гидросамолета. Из г. Свободного пригнали более 200 лошадей. В состав экспедиции входило 6 трассировочных и 6 геологических партий и 1 — гидрометрическая. Их начальниками, в числе других, были А.В. Соколов, И.А. Савченков, А.А. Владимиров, Н.П. Коваленко, Н.К. Коровин. Работа была успешно выполнена в 1940 г. Многие сотрудники получили правительственные награды. В этом же году была организована Олекминская экспедиция для проведения предварительных изысканий на участке БАМ от реки Чары до Тынды длиной 640 км. К концу апреля 1941 г. экспедиция возвратилась в Томск для составления проектного задания.



Зимовье на трассе железной дороги. 1940 г.

Многие сотрудники ушли на войну и не вернулись, от них остались только личные дела в архивах. Продолжались изыскания Братск — Усть-Кут и работы по проекту дороги Нижне-Ангарск — Тында. После разгрома немцев под Сталинградом в жизни Томского отделения Бампроекта наступил период резкого оживления. Первым строительным объектом 1943 г. стала 108-км подъездная железная дорога от станции Кулунда к озерам, содержащим самоосадающую каустическую соду, столь необходимую для производства взрывчатых веществ. В кратчайший срок были проведены изыскания, составлен проект. Через год линию сдали в эксплуатацию. В том же году начались работы по железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. С 1943 по 1945 г. на железной дороге Салехард — Игарка — Норильск проводила изыскания Норильская экспедиция, благодаря материалам которой в 1949 г. смогли приступить к ее строительству. С октября 1945 г. по проекту Томского отделения было продолжено сооружение головного участка БАМа от станции Тайшет до станции Братск и далее до станции Лена.

Многие сотрудники Томского отделения Бампроекта были награждены в годы войны орденами и медалями, среди них — А.А. Владимиров, П.Г. Богомаз, Е.Ф. Болотов, Н.А. Величко, С.М. Большаков, С.В. Мягких, Н.А. Коваленко, Н.С. Уфимцев.

В 1950 г. была организована Красноярская экспедиция для выполнения проектно-изыскательских работ по 52-км железной дороге Красноярск — Енисейск и по 55-км автодороге.

В 1953 г. Томская контора, как и весь Желдорпроект, перешел в подчинение Главтранспроекту МПС, в связи с чем произошли существенные изменения в ее структуре и характере работ: они коснулись организации как экспедиций, так и отдельных изыскательских подразделений, комплексных групп и отделов проектирования. В 1954 г. контору вместе с другими проектными подразделениями перевели во вновь образованное Министерство транспортного строительства. Ее специалистам были поручены проектно-изыскательские работы по многочисленным объектам, из которых наиболее крупными были вынос железной дороги Тайшет — Лена из зоны затоп-

Алексей Павлович Червяков. Начальник института «Томгипротранс» в 1954–1958 гг.





Техника для изыскателей
наготове

Иван Семенович Лизунов
прошел путь от инженера
до главного инженера
института
«Томгипротранс»



ления Братской ГЭС и железнодорожная линия Иркутск-1 – Байкал.

За предвоенные, военные и первые послевоенные годы в Томской конторе Желдорпроекта выросли замечательные кадры изыскателей и проектировщиков – И.Ф. Хвостик, М.А. Петров, И.А. Савченков, А.В. Кузнецов, А.А. Владимиров, С.М. Большаков, Ф.Ф. Саломатин, С.В. Мяких, П.В. Шарыгин, Б.В. Богданович, Б.С. Решетников, В.В. Жданов, А.А. Соколов, Н.К. Коровин, Л.И. Амелянчик, С.И. Сенников, А.С. Абрамович, П.А. Еремич, В.И. Корж.

В послевоенные годы деятельность института, в основном, определялась задачами экономического развития Западной и Восточной Сибири, Томской области и г. Томска. Его специалисты принимали участие в решении таких общегосударственных задач, как развитие железнодорожного и речного транспорта для доставки грузов и вывоза сырья на Севере Иркутской области, в Красноярском крае, в Томской области, на Дальнем Востоке; в освоении целинных и залежных земель в Казахстане, месторождений нефти и газа в Тюменской и Томской областях, строительстве Иркутской, Братской, Усть-Илимской, Богучанской ГЭС на Ангаре, железорудных и нефелиновых месторождений, угольных разрезов.

В 50-70-е годы институтом были проведены проектно-изыскательские работы по железнодорожным линиям Тайшет – Лена, по выносу участка Моргудон – Видим из зоны затопления Братской ГЭС, по железной дороге Абакан – Тайшет (на участке Тайшет – Саянская), Хребтовая – Усть-Илимская, Асино – Белый Яр, Шушь – Кия-Шалтырь, Усть-Кут (Лена) – Байкальский тоннель (западный участок Байкало-Амурской магистрали). Все эти линии построены и эксплуатируются (главные инженеры проектов Г.К. Титов, В.В. Жданов, К.В. Соколов, А.Д. Ларионов, А.С. Абрамович, А.А. Владимиров, В.В. Бураковский, П.А. Орловский, С.М. Теплухин). Выполнялись также многочисленные градостроительные проекты в Сибири и на Дальнем Востоке. В Томске по проектам института построены все трамвайные и троллейбусные линии.

Этот период характерен для института изменением технологии работы и перестройкой принципов его работы – переходом от экспедиционного на комплексный стационарный, с образованием производственных отделов: изысканий, проектирования железных и автомобильных дорог, технических сооружений, электрификации, СЦБ и связи, мостов и тоннелей.

С 1958 г. институт принимает активное участие в электрификации железных дорог России. Совместно с Сибгипротрансом, работавшим на участке Мариинск – Тайшет, его специалистам пришлось решать новаторские задачи при переводе первого участка Тайшет – Зима на электротягу переменного тока в условиях отсутствия типовых проектов. Затем последовали проекты

электрификации Угловая – Находка, Тайшет – Кежемская, Кежемская – Коршуниха, Коршуниха – Лена, Слюдянка – Улан-Удэ – Петровский Завод, Тайга – Томск, Карымская – Чернышевск, Вологда – Череповец – Кошта, Брянск – Белые Берега, Волховстрой – Кошта (на стадии проекта), электрификация западного участка БАМ Усть-Кут (Лена) – Байкальский тоннель, а так же проекты реконструкции участков постоянного тока Мариинск – Татарская, Татарская – Омск, Иркутск – Слюдянка.

По проектам института осуществлена электрификация с одновременной реконструкцией около 3500 км железнодорожных линий. На этих линиях запроектированы все ВЛ-110 и 220-кВ, питающие тяговые подстанции. При строительстве и электрификации новых железнодорожных линий решались комплексные задачи проектирования и строительства жилых домов, больниц, кинотеатров, стадионов, промышленных предприятий и транспорта, мощных производственных и отопительных котельных, магистральных кабельных линий связи, СЦБ и связи, сетей водоснабжения, канализации, теплоснабжения и очистных сооружений. На этих объектах специалисты приобрели богатый опыт комплексного проектирования.

Томгипротранс стал пионером внедрения прогрессивной системы электрификации на переменном токе 2 x 25 кВ на западном участке БАМа, применения на тяговых подстанциях участка Тайга – Томск постоянного тока первых выпрямительно-инверторных агрегатов, оригинальных решений по установке опор контактной сети в скальных грунтах на участке Карымская – Чернышевск. Основным руководителем этой работы и первым главным инженером проекта был И.С. Лизунов.

Самые сложные проблемы электрификации успешно решались благодаря таким специалистам, как М.П. Кузнецов, М.Ф. Макарова, Д.П. Кошечкин, П.Ф. Вилисов, В.М. Храмцов, С.С. Воскресенский, Э.П. Гофман, Ю.П. Потахов, Н.П. Бокарева, И.М. Сукочев, В.О. Вошинин, В.Д. Клюка, К.Я. Бутько, А.О. Хазанов., Э.П. Кириллов, Е.П. Гиро, Ю.Ф. Левых, Ю.П. Катков, Л.А. Козленко, Д.Д. Королько.

За время своей деятельности институт запроектировал более 7000 км новых железных дорог, 680 км вторых путей, 500 км подъездных железнодорожных путей, более 40 больших железнодорожных и автодорожных мостов, 400 малых и средних мостов, оборудование автоблокировкой и диспетчерской централизацией более 2000 км. По его проектам централизовано управление стрелками на 150 станциях, проложено около 4000 км кабель-



Закрепление трассы на подходе к мосту через реку Чулым. 1995 г.

Алексей Георгиевич Рябинин.
Начальник института «Томгипротранс» в 1958–1979 гг.





Гостиница на станции
Томск I, построенная
по проекту
Томгипротранса.
1967 г.

Открытие движения
по железнодорожному
мосту через Чулым
на Красноярской
железнодорожной дороге. 2001 г.

Н.Н. Большаков, А.А. Просекин, А.Н. Цымбал.

Несмотря на тяжелые испытания рыночными реформами, руководству Томгипротранса удалось сохранить основной костяк специалистов, что позволяет, как и раньше, быстро и качественно разрабатывать всю гамму проектов по транспортным объектам. Среди них – электрификация железнодорожной линии Ачинск – Красная Сопка – Ужур, крупные мосты через реки Томь, Катунь и Чулым, магистральные волоконно-оптические линии связи для Красноярской железной дороги, городские сооружения для Томска. Совместно с ООО АББ Даймлер-Бенц Транспортейшн (Сигнал) специалисты института разрабатывают проекты современных систем микропроцессорной централизации стрелок на станции Уяр Красноярской железной дороги, устройств автоблокировки и диспетчерской централизации железнодорожных линий.

Институт оптимально оснащен современной компьютерной техникой,



электронными и электрографическими множительными аппаратами, современными геодезическими и геофизическими приборами, программными средствами. В последнее время примерно 90 % графических и 100 % текстовых материалов готовятся на персональных компьютерах. Постоянно совершенствуется технология проектно-изыскательских работ. Действует система обеспечения качества проектной продукции на основе внедрения международных стандартов системы качества ИСО серии 9000.