

Киевгипротранс: железнодорожные узлы... и не только

В.В. ВЕРКО

В ноябре 1930 г. в результате объединения 3-х небольших проектных организаций – Киевского филиала ЦУЖел НКПС, проектных групп Киеввокзалстроя и Мостоиспытательной станции Юго-Западной железной дороги образовано Киевское отделение Государственного института по проектированию транспорта «Гипротранс» Цужелдорстроя НКПС (Москва), созданного несколькими месяцами раньше.

Киевское отделение выполняло работы на Юго-Западной и Южной железных дорогах, вело проектирование железнодорожной магистрали Москва – Донбасс. За первые 4 года коллектив подготовил проекты: развития 22 железнодорожных узлов, 2 крупных и ряда промежуточных станций, участвовал в проектировании новых железнодорожных линий Караганда – Балхаш, Рубцовка – Усть-Каменогорск, проекты линейных обустройств СЦБ и связи.

В 1933 г. Киевское отделение «Гипротранса» было передано в ведение управления «Мосдонстройпуть» (Воронеж), осуществлявшего строительство железнодорожной магистрали Москва – Донбасс, и получило наименование Киевская проектная контора «Мосдонпроект». Кроме проектирования этой магистрали, ее специалисты продолжали заниматься развитием узлов и станций на Урале и в Средней Азии. На базе отделения в 1936 г. организуется Киевская проектная контора Союзтранспроекта при НКПС – «Киевтрансзелпроект».

Всего за 10 предвоенных лет Киевтрансзелпроект осуществил на Украине, Дальнем Востоке, в западных областях Советского Союза, на ряде дорог Урала и Кавказа разработку свыше 45 проектов развития железнодорожных узлов, несколько комплексных проектов строительства железнодорожных линий общим протяжением 5500 км (из них новостройки составили 3600 км), а также вторых путей и усиления железных дорог (1900 км), выпол-



**ВИКТОР
ВЛАДИМИРОВИЧ
ВЕРКО**

Родился в 1949 г., окончил в 1968 г. Киевский электромеханический техникум, в 1977 г. – ДИИТ по специальности «электрификация железных дорог». В Киевгипротрансе – с 1968 г. Прошел путь от техника до заместителя главного инженера института. Участник разработки многих крупных проектов железных дорог, электрификации, паромной переправы Ильичевск – Варна, станции Ургал на БАМе, реконструкции вокзального комплекса Киев-пассажирский.



Разводной автодорожный мост через Южный Буг в г. Николаеве с поворачивающимся пролетным строением длиной 134 м (самым длинным в Европе). 1960 г.

нил много других сложных работ на железнодорожной сети.

В первые дни войны основной состав Киевтрансузелпроекта (240 человек) эвакуировали на восток в Магнитогорск, более 50 работников конторы призвали в Красную Армию и в специальные железнодорожные восстановительные формирования НКПС. В эвакуации (1941–1943 гг.) коллектив занимался проблемами увеличения пропускной и провозной способности железных дорог Урала, Сибири, Средней Азии и Кавказа, а также проектированием железнодорожных линий и подъездных путей к пере-

дислоцированным на Урал предприятиям.

В начале 1942 г. главного инженера проектной конторы В.Д. Миленького откомандировали в распоряжение недавно организованного Военвостранспроекта. Часть специалистов направили на комплектование 2 фронтовых проектно-восстановительных групп Военвостранспроекта, образованных при управлениях военно-восстановительных работ УВВР-3 и УВВР-10. По мере освобождения оккупированных территорий из специалистов Киевтрансузелпроекта на железных дорогах организовывались оперативные группы, а в их составе — проектно-восстановительные отделы (ПВО). Первые два из них были организованы в 1943 г. под руководством Б.А. Игнатьюка (27 человек) и М.И. Ластовченко (от 19 до 70 человек). В конце 1943 г. основная часть Киевтрансузелпроекта реэвакуировалась в Киев. Были созданы четыре новых ПВО. Вплоть до второй половины 1945 г. значительная часть проектировщиков была сосредоточена в ПВО на дорогах — и лишь затем центр тяжести работы постепенно переместился в Киев — в проектные отделы. В годы войны погибли 28 работников конторы.

В послевоенное десятилетие 1946-1955 гг. Киевтрансузелпроект разрабатывал проекты капитального восстановления и дальнейшего увеличения пропускной способности железных дорог в пределах Юго-Западной, Одесско-Кишиневской, Львовской, Белорусской железных дорог. Наиболее крупными были проекты участков второго пути на линии Москва — Рига (179 км) и строительства новой железнодорожной линии Морозовская — Куберле (175 км). Уже в 1948 г. объем промышленной продукции в стране превзошел довоенный уровень и к 1951 г. было восстановлено почти все разрушенное войной.

Одним из направлений работы института становится проектирование электрификации железных дорог. Первым проектом перевода движения поездов на электрическую тягу, разработанным в 1947-1948 гг., стал проект электрификации пригородного движения в Киевском железнодорожном узле. В 1949-1952 гг. был составлен проект электрификации участка Лавочне — Мукачево, а в 1953 г. — проектное задание электрификации линии Серпухов — Тула — Скуратово.

В марте 1951 г. контору «Киевтрансузелпроект» преобразовали в Киевский государственный проектно-изыскательский институт МПС «Киев-

гипротранс». В августе 1954 г. Главтранспроект и его институты были переданы в ведение вновь образованного Министерства транспортного строительства СССР. В 1955 г. в Киевгипротранс на правах комплексного отдела был включен Киевметропроект.

В 1956 – 1965 гг. Киевгипротранс выполнил большой объем проектных работ для строительства железнодорожных узлов и станций, новых железных дорог с полным комплексом инфраструктуры и отдельных сооружений, преимущественно на Юго-Западной, Львовской, Одесско-Кишиневской и Белорусской железных дорогах. Вместе с тем было продолжено развитие железнодорожных узлов в центре страны и в Сибири.

Одним из замечательных сооружений того периода стал автодорожный мост через реку Южный Буг в Николаеве с разводным поворотным пролетным строением длиной 134 м, проект которого был разработан под руководством О.А. Рассказова, в то время начальника отдела искусственных сооружений.

В мае 1959 г. на Киевгипротранс были возложены функции головного института СССР по проектированию железнодорожных узлов и станций. Одновременно при отделе узлов и станций организована группа новых разработок, которой по 1964 г. руководил главный специалист П.Е. Корогид, а с 1964 до 1973 г. – А.С. Линниченко. Одним из основных направлений деятельности института становится выполнение нормативно-методических и экспериментально-исследовательских работ, для поддержания единой технической политики по проектированию станций и узлов.

В 1964 г. в институте с установки электронно-вычислительной машины «Проминь» началась автоматизация процесса проектирования, а в 1968 г. последовал переход на ЭВМ «Наири-М», а в 1975 г. – на ЭВМ типа ЕС-1020, заработали вычислительный центр, отдел автоматизированного проектирования.

С 1966 по 1980 г. институт разработал более 50 комплексных проектов усиления и строительства железнодорожных узлов и крупных станций, 980 км новых железных дорог и подъездных путей, 790 км вторых путей, проекты электрификации, оснащения железных дорог устройствами автоматики, телемеханики и связи, проекты локомотивного, вагонного и грузового хозяйств; запроектированы десятки больших и средних мостов, путепроводов, виадуков. Разнообразной в эти годы была номенклатура зданий и технических сооружений, большое внимание уделялось повышению уровня сборности в строительстве, эффективному применению новых конструкций, внедрению крупнопанельного и объемно-блочного строительства. Институт активно участвовал в разработке планов усиления и развития железных дорог Украины.

Приобретается опыт международного сотрудничества: в середине 70-х годов Киевгипротранс разрабатывает проектную документацию на объ-

Железнодорожная паромная переправа Ильичевск–Варна. 1978 г.





екты транспорта в Болгарии и на Кубе. Символом сотрудничества СССР и Болгарии стала построенная по проекту Киевгипротранса и введенная в эксплуатацию в 1978 г. паромная переправа Ильичевск – Варна.

За 15 лет годовой объем проектно-изыскательских работ Киевгипротранса увеличился в 2,8 раза, численность сотрудников выросла с 700 человек в 1965 г. до 1030 человек в 1980 г., т. е. почти в полтора раза.

Несомненным творческим успехом Киевгипротранса можно считать разработанный под руководством главного архитектора Л.М. Чуприна проект объединенного железнодорожно-автобусного вокзального комплекса в Челябинске, полу-

Киев.

Центральный вокзал.
Реконструирован в 2001 г.

чившего премию Совета Министров СССР.

За трудовые успехи коллектив награждался Красным Знаменем, почетными грамотами, Почетным дипломом. Двум проектам были присуждены премии Совмина СССР, 14 сотрудников стали лауреатами этих премий. 5 работников удостоились почетных званий «Заслуженный строитель» и «Заслуженный работник транспорта Украинской ССР». Ряд специалистов стали «почетными транспортными строителями».

В 1972-1975 гг. осуществлено строительство девятиэтажной пристройки производственного корпуса института с расчетной вместимостью 440 человек, сооружен новый гараж с мастерскими, почти полностью обновлен парк автомашин и буровых станков. За годы IX и X пятилеток работникам института было предоставлено более 250 квартир в новых домах. Совместно с трестом «Югозаптрансстрой» построен пионерский лагерь «Сосновый бор». Значительное развитие получила база отдыха «Мрія», начато освоение второй оздоровительной базы «Деснянка», переданной

институту в 1980 г. Югозаптрансстроем.

В 1980-90 гг. основными регионами для Киевгипротранса оставались, как и прежде, Юго-Западная, Львовская, Одесская, Молдавская и Белорусская железные дороги. Кроме того, выполнялись значительные объемы проектно-изыскательских работ по объектам железнодорожного транспорта в цент-



Николай Федорович Богатырев
(1929 – 2000 гг.)

Н.Ф. Богатырев родился на хуторе Водороздел Курсавского района Ставропольского края. В 1954 г. с отличием окончил Тбилисский институт инженеров ж.д. транспорта. С 1960 по 1993 г. работал в Киевгипротрансе инженером, ст. инженером, руководителем бригады, гл. инженером проектов, зам. начальника института, а с 1971 г. по 1988 г. — директором. Внес большой вклад в проектирование и строительство паромной переправы Ильичевск – Варна, новой ж.д. линии Киев – Триполье, в развитие ж.д. узла Ургал БАМа. Участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Член Ученого совета Украинского филиала Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР. Награжден орденами Трудового Красного Знамени СССР и Трудового Красного Знамени Болгарии. Почетный транспортный строитель.

ральных районах страны, на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке, Кавказе, в Прибалтике, продолжалась разработка проектной документации по узлу Ургал на БА-Ме. Годовой объем работ за 10 лет вырос в 1,2 раза. По проектам института построены новая железнодорожная линия Госграница – Ужгород – Батево (34,6 км), Евлах – Белоканы (участок 20 км Сучма – Гейбулак). На участке Оброшин – Стрый и на ряде других запроектированы и уложены вторые пути. На многих направлениях движение поездов переведено на электрическую тягу: Долинская – Помощная (144 км), Киев – Триполье – Мироновка (102 км), Жмеринка – Котовск (210 км). Разработаны проекты развития более 20 железнодорожных узлов и крупных станций (им. Тараса Шевченко, Батево, Войновка, Ярославль, пассажирская Киев-Восточный), объектов деповского и грузового хозяйств на станциях железных дорог Украины, вокзалов в Ургале и Славутиче, крупных жилых домов в Киеве, Фастове, Чернигове, 11 внутрихозяйственных автомобильных дорог в Смоленской области. Большой объем был выполнен по объектам, связанным с ликвидацией последствий аварии на Чернобыльской АЭС и землетрясения в Армении. Увеличился объем проектирования для Кубы и Сирии.

Продолжалась работа по автоматизации проектно-изыскательских работ, и уровень автоматизации в 1989 г. составил 21%. К концу 1990 г. в институте функционировало 11 производственных отделов: узлов и станций, изысканий и проектирования железных дорог, инженерной геологии, электрификации, автоматики, телемеханики и связи, искусственных сооружений, архитектурно-строительный, санитарно-технический, автоматизированного проектирования, механизации проектных работ и выпуска проектов, механизации изыскательских работ. Численность сотрудников составляла около 800 человек. На протяжении 17 лет институт возглавлял Н.Ф. Богатырев. В октябре 1988 г. в результате проведенных выборов его сменил В.А. Монащенко. Главными инженерами работали Э.В. Блишников (с 1977 по 1982 г.), А.А. Иванько (с 1982 по 1990 г.). С июля 1990 г. – Е.В. Черната.

После принятия в июле 1990 г. Декларации о государственном суверенитете Украины снизились объемы строительства на железнодорожном транспорте. Тем не менее, в начале 90-х годов институт имел еще достаточную загрузку



Киев.
Южный вокзал.
2001 г.



**Олег
Александрович
Рассказов**
(1912 – 1990 гг.)

О.А. Рассказов родился в Харькове. С 1930 г. работал в строительном отделе Юго-Западной железной дороги техником, старшим техником изыскательской партии. В 1937 г. с отличием окончил Киевский инженерно-строительный институт. В 1941 г. назначается начальником сектора искусственных сооружений, с 1943 г. – начальником технического отдела. С 1968 г. и до конца трудовой деятельности в связи с уходом на пенсию в 1977 г. работал главным инженером института. Кандидат технических наук. На протяжении многих лет О.А. Рассказов вел курс «Проектирование мостовых переходов» в Киевском автодорожном институте. Заслуженный строитель УССР.



Руководители
и ведущие специалисты
Киевгипротранса.
2004 г.

В августе 1997 г. правительство утвердило Концепцию национальных транспортных коридоров на период до 2015 г. и подключение их в международную транспортную систему. В конце 90-х улучшились финансово-экономические результаты работы железнодорожного транспорта Украины, возобновились работы по электрификации участков на главных магистральных направлениях «Укрзалізниця», началось обновление путевого хозяйства, организация новых систем связи, информации, создание более комфортных условий для пассажиров. По проекту Киевгипротранса в 1999 г. электрифицирован 83-й км участок Нежин – Чернигов с одновременным развитием станций, реконструкцией пути, искусственных сооружений и вокзалов, что имело большое значение для совершенствования работы.

В 1991-2000 гг. основные работы института по-прежнему были сосредоточены на Юго-Западной, Одесской и Южной железных дорогах, а также в сфере деятельности бывших организаций Минтрансстроя и других министерств и ведомств Украины, при этом заказы «Укрзалізниця» составляли 78%, в том числе Юго-Западной железной дороги – 60% от общего объема.

Отдельные объекты находились в Туркменистане, Белоруссии, Российской Федерации. Значительной по своему объему была работа института по проектированию реконструкции Центрального и Южного вокзалов в Киеве, которые, после ее завершения в 2001 г., стали удобнее для пассажиров и украсили город.

В летописи института сохраняются имена руководителей и специалистов, посвятивших себя его становлению и развитию.



Леонид
Максимович
Чуприн
(1908 – 1971 гг.)

Л.М. Чуприн родился в Ростове-на-Дону. В 1938 г. окончил Всесоюзную Академию художеств по специальности архитектор-художник. С 1945 г. – ст. архитектор Львовской экспедиции Киевтрансузелпроекта. С 1953 г. – гл. архитектор проектов Киевгипротранса. По его проектам построены и реконструированы крупные вокзалы на станциях Одесса, Житомир, Черкассы, Кишинев, Борисполь, Самбор, Тернополь, Бендеры, Бессарабская, Минеральные Воды, Магнитогорск, Челябинск, Барнаул, Нижний Тагил, Акмолинск, Новокузнецк, административное здание Управления Молдавской железной дороги в Кишиневе, прижелезнодорожный сортировочный почтамт и Дворец пионеров в Киеве. Награжден орденом «Знак почета», медалью «За доблестный труд». Почетный железнодорожник.