

Дальгипротранс – проектировщики мечты

В. УСОЛЬЦЕВ, член Союза журналистов России

Есть что-то завораживающее в дороге. Так и кажется, что, зовя вдаль, за горизонт, она ведет к осуществлению заветной мечты о счастье и безбедной жизни. Именно дороги служат своеобразными визитками любой страны.

Да вот только, если верить классику литературы, в России одной из главных бед, мешающих стране нормально жить и развиваться, являются пути-дороги.

Отрадно, что в последнее время строительству дорог, мостов и путевых развязок у нас уделяется больше внимания. В 2002 г. наконец-то появилось и прямое автомобильное сообщение между Читой и Хабаровском. Пусть это и не автобан с многорядным движением, но теперь своим ходом можно добраться с Дальнего Востока до Москвы.

Прекрасно запроектированные и построенные в короткие сроки дороги и путепроводные развязки преобразили и Хабаровск, в том числе в районе улиц Ленинградской и Карла Маркса, Тихоокеанской, Пионерской, при подъезде к совмещенному мостовому переходу через Амур. Город стал более красивым и удобным после завершения строительства огромной даже по мировым меркам автодорожной развязки от улицы Ленинградской на проспект 60-летия Октября и Восточное шоссе. Она была сдана в эксплуатацию в канун очередного дня рождения Хабаровского края – в октябре 2002 г. А вслед за ней «заработала» и объездная дорога, которая позволяет транзитному автотранспорту, не заезжая в Хабаровск, следовать в Биробиджан и Амурскую область, в Приморье и Комсомольск-на-Амуре.

Большой вклад в эти преобразования не только городского, но и краевого и даже российского масштаба внес коллектив проектно-изыскательского института транспортного строительства «Дальгипротранс». Занимался он также объектами другого назначения, ставшими украшением Хабаровска и всего Дальнего Востока.





Сергей Анатольевич
Дмитриев.
Генеральный директор
ОАО «Дальгипротранс»
с 1989 г.

Дальтранспроект, так изначально назывался Дальгипротранс, был создан приказом в 1936 г. на базе проектного бюро Уссурийской железной дороги как Дальневосточное отделение Всесоюзного проектно-изыскательского объединения «Союзтранспроект» для обеспечения проектно-сметной документацией строительства и реконструкции железных дорог.

Первым руководителем Дальтранспоекта был Иван Данилович Павлов – человек самобытный, имевший за плечами большой жизненный опыт. Участник гражданской войны, служил чекистом, затем, получив образование, стал высококвалифицированным инженером, много сделал для развития молодой проектной организации как самостоятельного подразделения Союзтранспоекта. Его специалисты начали с изысканий и проектирования вторых путей Транссиба, множества подъездных путей, развития железнодорожных узлов и станций.

Наиболее крупными объектами предвоенного периода деятельности Дальтранспоекта стали развитие железнодорожных узлов Хабаровск, Владивосток, Белогорск, объекты локомотивного и вагонного хозяйства на станциях Уссурийск, Бикин, Ружино, Сквородино, реконструкция железнодорожных линий Бурей – Райчихинск, Сквородино – Рейново, восстановление и усиление мостов Уссурийской железной дороги после разрушительного паводка 1938 г. Перед самой войной институт приступил к изысканиям и проектированию таких сложных и крупных объектов, как подъездной путь к Кимканскому железорудному бассейну, железнодорожная линия Белогорск – Благовещенск и железнодорожный подход к морской бухте Ольга.

В годы войны резко сократились, а потом и вообще прекратились работы по проектированию гражданских объектов. Дальтранспроект перешел на массовую разработку проектов оборонного значения, в первую очередь, бомбо и газобезопасных, обходов узлов, станций и больших мостов. В связи со стремительным наступлением врага на нефтеносные районы европейской части страны возникла необходимость строительства в Комсомольске-на-Амуре, подальше от государственной границы, нефтеперерабатывающего завода, который мог бы работать на поступавшей по нефтепроводу Оха – Комсомольск-на-Амуре сахалинской нефти. Проектирование нефтепровода с изысканиями на участке Софийск – Комсомольск-на-Амуре было поручено Дальтранспоекту. Начальником титула стал В.А. Мицкевич, а начальниками партий назначили О.В. Полухина, Н.С. Попова и А.Ф. Сидоренко. Этот трудовой подвиг дальневосточников, среди которых были и коллеги И.Д. Павлова, описаны в романе В. Ажаева «Далеко от Москвы».

После оккупации всесоюзной кочегарки, как тогда называли Донбасс, один Кузбасс не справлялся с обеспечением страны углем. Помочь ему в этом должны были дальневосточные угольные месторождения и для их освоения Дальтранспроект выполнил изыскания и проектирование железных дорог к шахтам Ургала, Сахалина, Бурей и Приморья.

В 1943 г. институт для оказания помощи в восстановлении народного хозяйства в освобожденных от врага районах сформировал и командировал в европейскую часть страны экспедицию из 50 наиболее квалифицированных

ных специалистов, которые приняли участие в восстановлении Московско-Донбасской, Львовской, Одесской, Кишиневской и Юго-Западной железных дорог.

В январе 1945 г. Дальтранспроект возглавил опытный инженер Михаил Александрович Шапошников. К тому времени вернулась часть откомандированных на Запад сотрудников, коллектив пополнился выпускниками ХАБИИЖТа. Это облегчило работу, но не надолго, так как боевые действия пришли и на Дальний Восток. 10 августа 1945 г. Союзтранспроект обязал свой дальневосточный филиал в суточный срок сформировать и направить фронтową экспедицию в составе Управления военно-восстановительных работ № 8 через Уссурийск в Харбин. Проектировщики в составе УВВР-8 в очень короткие сроки разработали техническую документацию на восстановление взорванных и поврежденных объектов и перешивку главного направления железной дороги Пограничная – Харбин на советскую колею. Они обеспечили организацию движения поездов и погрузочно-разгрузочных операций в железнодорожном узле Харбин, выполнили другие задания командования.

За доблестный труд в годы войны многие сотрудники института были награждены орденами и медалями. Командующий Дальневосточным фронтом генерал армии М.А. Пуркаев в приказе отметил отличную работу Дальтранспроекта, в том числе, его вклад в разгром японских милитаристов.

В 1951 г. Дальтранспроект вместе с другими организациями системы Главтранспроекта МПС был преобразован в проектно-изыскательский институт «Дальгипротранс», а в 1954 г. передан вновь созданному Министерству транспортного строительства. Эти преобразования положительно отразились на его техническом переоснащении, совершенствовании структуры.

В 60-е годы для Дальнего Востока характерны рост производственных мощностей строительных трестов и соответственно числа строившихся объектов и объемов проектно-изыскательских работ. Существенно укрепилась материальная база института: на 2 этажа поднялся производственный корпус, появились ремонтные мастерские, количественно и качественно пополнился парк буровой и автотранспортной техники.

Развитию института, успешному решению производственных и социальных задач много сил отдал Сергей Петрович Миленьшев, который возглавлял Дальгипротранс с 1959 по 1974 г. В этот период институт в значительной степени был занят переводом Забайкальской и Дальневосточной железных



Михаил Александрович Шапошников.
Начальник института «Дальтранспроект» в 1945–1955 гг.

Здание городской администрации Хабаровска. 1952 г.





Сергей Петрович
Миленьшев.

Начальник института
«Дальгипротранс»
в 1959-1974 гг.

дорог на тепловозную тягу, оборудованием автоблокировкой. Одновременно проектировались вторые пути на участке Угловая – Находка, железная дорога Екатериновка – бухта Врангеля и на Сахалине Альба – Ноглики, мостовой переход через Амур с развитием железнодорожного узла Комсомольск-на-Амуре, паромная переправа между материком и Сахалином с развитием станций Ваино и Холмск, усиление железнодорожной линии Пивань – Советская Гавань, электрификация на переменном токе участков ДВЖД, включая узел Владивосток.

Много сделал институт и для Хабаровска. Например, все путепроводные развязки в городе построены по его проектам. Верой и правдой служат людям, являются украшением дальневосточной столицы запроектированные им здания: медицинский институт, городская мэрия, управление Дальневосточной железной дороги, Дворец культуры завода «Дальэнергомаш», реконструкция Хабаровского железнодорожного вокзала, центральной площади города, трамвайные маршруты, до двадцати крупных жилых домов. Ими же разработаны проекты «Ласточкина гнезда» на милом сердцу всех жителей краевого центра Амурском Утесе, набережной и пляжа на Амуре, который одновременно укрепил оползневый берег рки и защитил здания краевого музея и театра оперетты.

Участие с 1967 г. в проектировании БАМ стало яркой страницей в биографии Дальгипротранса. Институту был поручен восточный участок от Ургала до Комсомольска-на-Амуре, состоявший из 300-километровой новой линии Ургал – Постышево и 200 километровой достройки Постышево – Комсомольск-на-Амуре, находившейся в эксплуатации как лесовозная железная дорога.

Были привлечены самые лучшие сотрудники института, как того требовали государственная важность намечавшейся стройки и сложность природно-климатических условий местности, в которой предстояло работать строителям. Под общим техническим руководством бывшего тогда главным инженером института Г.С. Переселенкова в сжатые сроки были организованы две изыскательские экспедиции, которые возглавили опытные специалисты

П.Ф. Рязанцев и Г.Н. Попов. Начальниками полевых партий были В.Г. Герасимов, А.С. Ганжа и С.Е. Коростелев. Инженерно-геологические работы выполнялись партиями М.К. Михеевкова и В.Н. Шергина под началом главного геолога института В.И. Пруглова. Главным инженером комплексного проекта назначили Б.И. Солодовникова, в 1972 г. его преемником стал Ю.А. Астафьев.

После выхода в июле 1974 г. Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» проектно-

Здание Хабаровского
медицинского института



изыскательские работы на БАМе активизировались. Институт направил на Восточный участок экспедицию общей численностью 200 человек.

Существенный вклад в организацию изысканий и проектирования восточного участка БАМа внес М.И. Шелудько, который был назначен главным инженером Дальгипротранса в 1968 г., а в 1974 г. — директором института и, таким образом, под его руководством выполнялся большой объём основных работ, включающий окончательные изыскания, разработку, защиту и утвержде-



ние в 1977 г. технического проекта с параллельной выдачей рабочей документации на уже строящиеся участки. В 1978 г. М.И. Шелудько был переведен в Главтранспроект, где в должности заместителя начальника Главка курировал качество и своевременную выдачу рабочей документации в целом по Минтрансстрою, включая БАМ.

В жизни института это был сложный и интересный период с выполнением ответственных задач по БАМу, по переводу Дальневосточной железной дороги на прогрессивные виды тяги, проектированию других объектов развития транспорта Дальнего Востока.

Памятной вехой в истории Дальгипротранса стало 26 октября 1976 г., когда на 178 км, на разъезде Уркальту, изыскательскими партиями Н.А. Воросцова и Б.Л. Смолина была замкнута трасса Восточного участка.

При выполнении изысканий и разработке проектной документации институту, учитывая недостаточную изученность природных условий для строительства магистрали, приходилось выполнять и некоторые научные исследования. В результате этого удалось разработать и внедрить в практику применительно к своему участку метод возведения земляного полотна на просадочных вечномёрзлых грунтах, что обеспечивало его устойчивость. Специально для участка Ургал — Комсомольск-на-Амуре были разработаны и применены нормы стока с малых бассейнов, что позволило определить типы и отверстия искусственных сооружений с наибольшей степенью достоверности.

При утверждении проектов восточного участка БАМа Ургал — Постышево — Комсомольск-на-Амуре в МПС и Минтрансстрое было отмечено, что технические проекты составлены на основе многовариантных проработок, применения прогрессивных решений и конструкций на уровне отечествен-

Совмещенный мостовой переход через реку Амур. 1999 г.



Автодорожная развязка
в двух уровнях –
улиц Карла Маркса
и Ленинградской.
Г. Хабаровск
2000 г.

Борис Николаевич
Гамаузов.
Начальник института
«Дальгипротранс»
в 1978–1989 гг.



ных и зарубежных достижений в строительстве железных дорог. Во многом благодаря этому построенный по проекту Дальгипротранса Восточный участок БАМ был введен в постоянную эксплуатацию на год раньше установленного срока. Большой вклад в решение данных проблем внес авторский коллектив, который возглавляли главный инженер проекта Ю.А. Астафьев и главный специалист отдела А.Л. Смяловский.

С 1978 по 1989 г. институт возглавлял Борис Николаевич Гамаузов. В 80-е годы большое внимание в институте уделялось подборке и расстановке кадров, от которых в решающей степени зависело повышение качества проектирования и эффективности отдельных решений по программе Минтрансстроя «Мировой уровень». Значительно укрепилась ма-

териальная база – построены новое здание института, база механизации и ряд жилых домов. За счет использования новейших достижений науки и техники, передового опыта институт обеспечивал повышение эффективности капитальных вложений на объектах, построенных по его проектам, а также необходимую пропускную и провозную способность железных дорог.

По итогам социалистического соревнования институту неоднократно вручалось переходящее Красное Знамя министерства транспортного строительства и ЦК профсоюза. За высокие производственные показатели в 1983 и 1984 гг. Дальгипротранс занесен в летопись трудовых достижений транспортных строителей. Коллектив неоднократно награждался благодарственными и Почетными грамотами Хабаровского краевого комитета КПСС, краевого совета профсоюзов и крайкома ВЛКСМ.

За изыскания и проектирование различных народнохозяйственных объектов 174 сотрудникам института были вручены ордена и медали. Среди награжденных Б.Н. Гамаузов, В.Н. Егоров, А.И. Юдин и другие. Б.Н. Родионов, внесший большой вклад во внедрение автоблокировки на транссибирском участке Архара – Ин, удостоен премии Совмина СССР. Кстати, в разное время этой высокой премии удостоивались еще 10 сотрудников: А.Л. Смяловский, Б.И. Солодовников, Г.В. Семин, Г.Н. Вождев, А.Н. Неретин, А.И. Каневский – за принятие нетрадиционных решений при проектировании и вводе в эксплуатацию паромной переправы между материком и островом Сахалин, Ганжа – за проектирование мостового перехода через Амур с подходами к мосту и развитие узла Комсомольск-на-Амуре, а Г.С. Переселенков, А.В. Корниенко и В.М. Ратушная – за проектирование железнодорожных обустройств в порту Находка.

Наиболее важными и крупными по объему работ для института в 80-е годы были электрификация участков Забайкальской железной дороги, усиление железнодорожной линии Известковая – Ургал и вынос участка желез-

ной дороги из зоны затопления Бурейской ГЭС, строительство автодороги Чита – Хабаровск на участке Свободный – Белогорск – Завитинск, реконструкция автодороги Оха – Ноглики на острове Сахалин, электрификация участка Хабаровск – Бикин, строительство подъездных железной и автомобильной дорог к угольному разрезу Ерковецкий. Разрабатывались также ТЭО линий и подъездных путей к новым угольным, нефтяным и газовым месторождениям, портам.

В 1992 г. коллектив принял решение об акционировании института. Раздумья об его судьбе, поиски вариантов деятельности в новых экономических условиях принесли желаемые результаты. Пусть и нелегким путем, но удалось добиться стабилизации работы. Главное – был сохранен производственно-технический потенциал, продолжалось выполнение проектов большой степени сложности с обеспечением надлежащего качества, не отказываясь и от небольших заказов, порой даже не совпадавших с профилем института.

К числу важнейших объектов, над которыми работали или работают специалисты, относятся федеральная дорога Чита – Хабаровск – Находка, электрификация Дальневосточной железной дороги, депо электровозов на железнодорожной станции Хабаровск-2, новая железнодорожная линия Камышевая – Хуньчунь, упоминавшиеся транспортные развязки в Хабаровске.

Труд дальневосточных проектировщиков и изыскателей вновь стал отмечаться на высоком уровне. Звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» присвоено Л.Г. Топехе. Еще 16 человек стали «Почетными транспортными строителями РФ». Это Ю.А. Астафьев, В.А. Вижайкин, Н.В. Крылова, С.А. Дмитриев, Б.Н. Гамаузов, Р.П. Болотников, В.С. Бульба, И.Н. Доржеев, Г.Н. Попов, Г.В. Семин, А.К. Лобода, В.Д. Рсбезов, Г.Б. Филиппов, М.К. Михеенков, О.А. Гриневич, С.Г. Якунин.



Строящееся депо электровозов в Хабаровске

Жилой дом, построенный по заказу и проекту института. 1989 г.

