

Днепрогипротранс: от сложных до уникальных проектов

И.М. САВИЛОВ



**ИГОРЬ
МИХАЙЛОВИЧ
САВИЛОВ**

Родился в 1940 г.
Окончил в 1964 г. ДИИТ.
Работает
в Днепрогипротрансе
с 1966 г. Прошел путь от
инженера отдела
технических изысканий
до гл. инженера.
С 1989 г. – директор
института, председатель
правления ОАО Институт
«Днепрогипротранс».
Почетный транспортный
строитель.
Член-корреспондент
Транспортной академии
Украины.
Имеет награды
СССР и Украины.

Началом трудовой биографии Днепрогипротранса считается создание в Днепропетровске в феврале 1931 г. на базе проектной конторы ЦП НКПС Отделения государственного института по проектированию объектов на железнодорожном транспорте «Гипротранс». В 1935 г. оно было преобразовано в Днепропетровское отделение «Днепротранспроект», а в 1951 г. – в Днепропетровский государственный проектно-изыскательский институт «Днепрогипротранс». В 1998 г. он акционировался и стал ОАО «Институт Днепрогипротранс». В его компетенцию входит проектирование транспортных объектов, прежде всего, разработка документации на усиление технической вооруженности железных дорог, повышение пропускной и провозной способности важнейших магистралей.

За более чем 70-летнюю историю института по его проектам построено и введено в эксплуатацию свыше 4 тыс. км новых железных дорог, более 3 тыс. км вторых путей, электрифицировано до 3 тыс. км железных дорог, переведено на тепловозную тягу 12 тыс. км отдельных направлений железнодорожной сети, построено и реконструировано 400 железнодорожных станций, 3,9 тыс. мостов и путепроводов, десятки локомотивных и вагонных депо, тысячи жилых, технических и общественных зданий. Специалисты института участвовали в проектировании более 50 железнодорожных узлов, крупнейшие из которых – Астраханский, Гурьевский, Днепропетровский, Донецкий, Запорожский, Краснoлиманский, Оренбургский, Орский, Унгенский, Ясиноватовский; в возведении новых и реконструкции больших и внеклассных мостов, в том числе через реки Днепр, Урал, Чертомлык, Самару и Северо-Крымский канал; в сооружении новых и реконструкции более 120 железнодорожных вокзалов – в Днепропетровске, Запорожье, Керчи, Орске, Ургенче, Херсоне, Ашхабаде и других городах.

В течение первых десяти лет своего существования, когда страна решала задачи ускоренной индустриализации и укрепления обороноспособности, институт занимался проблемами увеличения пропускной и провозной способности железных дорог, строительства новых железнодорожных линий и вторых путей в Молдавии, в районах юга Украины, Северного Кавказа, Средней Азии и Южного Урала. В тот период по его проектам были построены новые железнодорожные линии Шмаково – Мудреная, Арцыз – Измаил, Орск – Кандагач, Орск – Профинтерн, вторые пути на участках Щетово – Должанская, Запорожье – Федоровка, Карталы – Айдырля – Орск с развитием железнодорожных узлов.

В годы Великой Отечественной войны Днепрогипротранс был эвакуирован в восточные районы страны (Астрахань, Гурьев, Орск, Оренбург, Кандагач и Джамбул). Его сотрудники работали в проектно-изыскательских экспедициях по строительству железных дорог в районах Нижнего Поволжья и Прикаспийских степей, по развитию железных дорог Южного Урала и Казахстана. В условиях военного времени готовились проекты новых железнодорожных линий Орск – Кандагач, Джамбул – Каратау, вторых путей Кинель – Оренбург, Орск – Карталы, Оренбург – Илецк, усиления линии Кандагач – Гурьев.

В первые послевоенные годы усилия института были сосредоточены на восстановлении разрушенных во время войны железных дорог, станций, мостов, водоснабжения, локомотивных и вагонных депо, вокзалов. В дальнейшем его специалистами разрабатывались комплексные проекты новых железных дорог, вторых путей, электрификации и перевода на тепловозную тягу, развития станций на Украине, в России, Казахстане, Туркмении, Узбекистане, Молдавии. Построены новые железнодорожные линии Федоровка – Каховка – Смигиревка, Дубово – Доброполье, Прут – Кагул, Гурьев – Астрахань, вторые пути на направлениях Лозовая – Мариуполь, Павлоград – Симферополь, Ташкент – Урсатьевская, Карталы – Новосергиевская, Гидростроитель – Хребтовая – Лена, Роцино – Выборг; осуществлена электрификация железных дорог линий Пятихатки – Ясиноватая – Донецк – Мариуполь, Лозовая – Запорожье – Мелитополь, Караганда – Моинты, Гидростроитель – Хребтовая – Лена, Роцино – Выборг, Буй – Вологда. По проектам Днепрогипротранса на тепловозную тягу переведены 12 тыс. км железных дорог, в том числе, на Казахской железной дороге – 2680 км, на Среднеазиатской 1440 км. Для Молдавии проектировались усиление линий Бендеры – Рени и Бендеры – Унгены, новые железнодорожные линии



Панорама железной дороги (проект) Гурьев–Астрахань. ГИП В.А. Божко. 1969 г.



Мерефа-Херсонский железнодорожный мост через Днепр в Днепропетровске. Построен в 1932 г. Восстановлен в 1954 г.

Руководители и ведущие специалисты Днепрогипротранса. В первом ряду в центре – И.М. Савилов. 2004 г.

Прут – Кагул, Реуцел – Глодяны, Ивановцы – Бричаны, развитие узлов Бельцы, Бендеры, Бессарабская, Унгены.

Институт принимал участие в проектировании и строительстве уникального объекта СЭВ – Криворожского горно-обогатительного комбината окисленных руд. По его проектам выполнены выносы железнодорожных линий из зоны горных работ в Криворожском железорудном бассейне.

Значительное место занимало проектирование искусственных сооружений. Среди них выделяются два внеклассных мостовых перехода через Днепр в Днепропетровске (ГИП Е.Г. Тетерук). Это железобетонный арочный железнодорожный мост на Мерефо-Херсонской линии, который заменил разрушенный во время войны мост, бывший в то время самым большим объектом подобного рода в Европе, и другой – один из крупнейших по протяженности и ширине проезжей части городских автодорожных мостов в стране.

Институтом запроектирован ряд уникальных зданий и сооружений: локомотиворемонтный завод в Кривом Роге, льдозавод в Симферополе, тепловозные депо на станциях Астрахань, Гурьев, Макат, Орск, Нижнеднепровск-Узел. По его проекту восстановлено здание бывшего Потемкинского дворца в Днепропетровске.

С позиций применения прогрессивных технических решений представляют интерес проекты новых линий, вторых путей и электрификации Чарджоу – Кунград, Гурьев – Астрахань, Макат – Александров Гай, Караганда – Моинты, Гидростроитель – Хребтовая – Лена, Буй – Вологда, Рошино – Выборг. За проектирование и строительство железнодорожной линии Гурьев – Астрахань (ГИП В.А. Божко) протяженностью 334 км Днепрогипротранс и Управление строительства

99 награждены премией Совета Министров СССР.

Сегодня Днепрогипротранс – это институт комплексного проектирования, располагающий современной базой для производства геодезических, инженерно-геологических и проектных работ. Он оснащен современной множительной техникой, средствами ПЭВМ, сканерами, плоттерами. Программное обеспечение позволяет его специалистам разрабатывать чертежи в электронном виде.

Одним из важнейших и наиболее объемных проектов института



последнего времени стала реконструкция внеклассного железнодорожного моста с совмещенным ростверком под автодорожный мост через реку Амударья. Продолжилось проектирование электрификации участков Донецкой железной дороги, переустройство основных направлений Приднепровской и Юго-Западной железных дорог под ускоренное движение поездов, электрификация и переустройство СЦБ и станций на основных направлениях Ленинградского железнодорожного узла и Северной железной дороги.

Среди наших работников немало видных специалистов. Хотелось бы выделить двух из них, которых, к сожалению, уже нет с нами.

Евгений Григорьевич Тетерук (1914 – 1975 гг.). Родился в г. Александровске (ныне Запорожье). В 1936 г. окончил Днепропетровский инженерно-строительный институт по специальности инженер-конструктор-строитель. В 1936 г. работал в Днепропетровском институте «Промстройпроект», а с 1937 г. – в Днепротранспроекте от инженера до главного инженера проектов с 1950 г. В годы войны трудился в проектно-восстановительных отделах по проектированию и восстановлению прифронтовых железных дорог. В своих проектах он стремился максимально применять сборные железобетонные конструкции, использовать прогрессивные и экономичные технические решения. Е.Г. Тетерук награжден орденом «Знак Почета», медалями, знаком «Почетный железнодорожник», Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета УССР (1967 г.).

Виталий Антонович Божко (1913 – 1987 гг.). Родился в селе Докузово Гродненской области. В 1932 г. окончил Днепропетровский политехникум железнодорожного транспорта. С 1933 по 1938 гг. работал на Екатерининской и Сталинской железных дорогах, служил в Желдорвойсках. С 1938 г. – в Днепрогипротрансе от техника-изыскателя до главного инженера экспедиции. В годы войны находился в специальных экспедициях и проектно-восстановительных отделах Днепротранспроекта. В 1952 г. направлен на учебу в ДИИТ и после окончания института в 1955 г. продолжил работу в Днепрогипротрансе главным инженером экспедиции. В 1961 г. назначен главным инженером проектов. Участвовал в изысканиях и проектировании многих объектов железнодорожного транспорта. Под руководством В.А. Божко разработаны проекты электрификации линии Лозовая – Запорожье Приднепровской железной дороги и Ясиноватая – Мариуполь Донецкой железной дороги, комплексный проект новой железнодорожной линии Гурьев – Астрахань, проект обхода Ростовского узла Северо-Кавказской железной дороги, проекты вторых путей Петруньки – Константиновка Донецкой железной дороги, Апостолово – Запорожье и Запорожье – Цареконстантиновка Приднепровской железной дороги. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы Народов, шестью медалями, знаком «Почетный транспортный строитель», Грамотой Президиума Верховного Совета Казахской ССР, серебряной медалью ВДНХ СССР (1985 г.), удостоен звания лауреата Премии Совмина СССР (1979 г.).



Евгений Григорьевич Тетерук.

Главный инженер проекта института «Днепротранспроект» с 1950 г.



Виталий Антонович Божко.

Главный инженер проекта института «Днепротранспроект» с 1961 г.