

Ташгипротранс: Средняя Азия и Казахстан

В.П. ЭНС

Для решения транспортных проблем среднеазиатских республик и Казахстана в начале 1953 г. в Ташкенте был образован проектно-изыскательский институт «Ташгипротранс» с подчинением его Главтранспроекту Минтрансстроя.

К моменту вхождения в 1954 г. в Министерство транспортного строительства Ташгипротранс был практически сформирован, имел четыре основных отдела: изысканий, узлов и станций, архитектурно-строительный и технический. Первым руководителем института был А.В. Константинов, опытный изыскатель и проектировщик, работавший до этого в институте «Ленгипротранс», а руководителями отделов соответственно стали А.Д. Мансуров, А.Д. Марра, З.С. Бурнашев, Г.Е. Мамонов, откомандированные в Ташкент из других проектных организаций Минтрансстроя.

Почти весь костяк инженерно-технических работников складывался на первых порах в основном из специалистов, приехавших из ряда профильных институтов Главтранспроекта и Ташкентской железной дороги. Так в Ташкенте оказались Л.Н. Травянка (Киевгипротранс), Я.Г. Меламуд (Днепрогипротранс), А.П. Малиновский (Харгипротранс), молодые изыскатели и проектировщики с Дальнего Востока — А.А. Коваленко, Д.Д. Чесноков, В.А. Зыбкин, С.И. Рыжов, Ю.П. Рыжова, Ю.А. Семенов, А.И. Яшанов и Ф.Н. Лобанева.

Свою проектную деятельность институт начал с объектов так называемого «тылового обеспечения». Практически в центре города были запроектированы производственный корпус института и жилой дом для сотрудников института, затем в течение года этот список пополнился еще 46 объектами различного назначения, в том числе, грузового хозяйства на станциях Ташкентской железной дороги, больницей в Андижане, путепроводом на перегоне Кзыл-Тукумачи — разъезд 54 (Рахимова).

В 1954 г. география проектируемых объектов значительно расширилась за счет реконструкции паровозных депо под тепловозную тягу на Карагандинской и Ашхабадской железных дорогах; больничного объединения



**ВИКТОР ПАВЛОВИЧ
ЭНС**

Родился в 1939 г.
в селе Ольгино
Горностаевского района
Николаевской обл.
В 1960 г. окончил
Свердловский техникум
транспортного
строительства.
Работал техником,
инженером, начальником
изыскательской партии,
главным инженером
проектов.
С 1987 г. — гл. инженер
Ташгипротранса —
Гипротранса —
Боштранслейха.



Схема развития железных дорог Республики Узбекистан. 2002 г.

тителем начальника Ташкентской железной дороги по пути и строительству.

Направленность работы Ташгипротранса определялась в последующие годы, главным образом, целевыми задачами пятилетних планов для Средней Азии и Казахстана, необходимостью обеспечения железнодорожным транспортом поднимающихся районов, развития и реконструкции существовавшей сети железных дорог. По проектам института построены: автомобильная дорога Кум-Даг – Окарем – Море протяженностью 244 км (ГИП П.В. Соболев) для транспортного обслуживания нефтепромыслов на юго-западе Туркменистана, железнодорожные подходы к причалам Каспийской паромной переправы в Красноводском и Бакинском морских портах (В.И. Бровин), позволившей организовать прямые железнодорожные перевозки через Каспийское море.

Хорошей школой подготовки изыскателей, геологов и проектировщиков явились вторые пути на участке Чу – Бадам Казахской железной дороги (470 км), проектирование которых Сибгипротранс передал в 1958 г. Ташгипротрансу. Одновременно в институт был откомандирован главный инженер этого проекта И.Г. Огоев.

В 1964 – 1965 гг. Ташгипротранс держал своеобразный экзамен «на зрелость». Ему была поручена разработка проектов четырех железнодорожных линий с окончанием в первом полугодии 1965 г.: Термез – Яван (264 км) – к строящемуся электрохимическому комбинату в Яване и в целях улучшения транспортного обслуживания южных областей Таджикистана (ГИП Я.Г. Меламуд); Джанытас – Туркестан (180 км) – для обеспечения транспортными связями базы фос-форитов и производства фосфорных удобрений в южном Казахстане (ГИП Н.Г. Паньшин); Самарканд – Карши (158 км) – для увеличения провозной способности Среднеазиатской магистрали и освоения целинных земель и природных богатств Самаркандской и Кашкадарьинской областей Узбекистана (ГИП П.В. Соболев); Ташауз – Джумьртау (40 км) – для вывоза каменных материалов

на 200 коек в Ашхабаде; реконструкции вокзалов в Ташкенте и Душанбе; усиления узкоколейной железной дороги Душанбе – Курган-Тюбе длиной 125 км; новых железнодорожных линий Чулак-Тау – Аксай (32 км), Пахта – Арал – Чардаринское водохранилище (84 км), Сырдарьинская – Джизак (123 км).

В 1955 г. Ташгипротранс возглавил С.В. Баранов, опытный хозяйственник, работавший ранее заместителем начальника Среднеазиатского железнодорожного округа, а позднее – заместителем

Проект железнодорожного вокзала, совмещенного с постом ЭЦ на станции Турткуль. Построен в 2000 г.



на строительство Тахиаташского гидроузла и железной дороги Кунград – Макат (ГИП П.В. Соболев). Проектно-изыскательские работы были выполнены в установленные сроки, а проекты утверждены с высокой оценкой. По трем линиям институтом была разработана рабочая документация. Проектирование железнодорожной линии Туркестан – Джангытас передали вновь созданному институту «Казактранспроект» – филиалу Мосгипротранса, однако проектирование этой линии не состоялось.



Проект вокзала на 500 пассажиров на станции Термез. Построен в 2001 г.

Проектирование электрификации пригородного движения в Ташкентском железнодорожном узле в 1967 г. стало для института началом освоения нового вида работ. Проект перевода Среднеазиатской железнодорожной магистрали на электрическую тягу (ГИПы Р.М. Ходжаев и И.Б. Матеуцан) коллектив выполнил досрочно, и уже в 1970 г. был электрифицирован первый участок магистрали Ташкент – Янгиюль протяженностью 28 км. Для обмена опытом к работе был привлечен представитель головного института Трансэлектропроекта – главный инженер А.П. Пронин.

С 1971 по 1986 г. Ташгипротранс возглавлял В.Р. Рузиев, опытный специалист, бывший заместитель Председателя Госстроя УзССР. В этот период наибольший объем в институте составляли проектно-изыскательские работы по повышению пропускной и провозной способности основных железнодорожных магистралей Среднеазиатской, Казахской, Целинной, Западно-Казахстанской, Южно-Уральской железных дорог. Проектирование вторых путей, развитие железнодорожных станций и узлов, оборудование участков устройствами автоблокировки и диспетчерской централизации стали определяющими в работе института.

Наиболее крупными и сложными были проекты:

Х вторых путей на участках Каган – Чарджоу (ГИП Я.Г. Меламуд.), Чу – Арысь (ГИП В.И. Белоусов.), Кандагач – Саксаульская (ГИПы Я.Г. Меламуд., В.П. Энс), Саксаульская – Туркестан (ГИПы В.П. Энс, В.В. Вольнец), Туркестан – Арысь (ГИПы В.И. Белоусов, В.В. Вольнец), Арысь – Шагыр (ГИПы В.И. Усов, В.И. Белоусов), Илецк – Актюбинск (ГИП В.И. Белоусов), Кандагач – Макат – Кульсары (ГИПы В.И. Белоусов, В.А. Зайцев), Хаваст – Коканд (ГИП А.И. Савин);

Х развития сортировочных станций Арысь (ГИП И.Д. Ан), Кустанай (ГИПы И.Д. Ан, В.М. Голованов), Орск (ГИПы А.Д. Марра, В.А. Сичков), Тобол (ГИПы И.Д. Ан, В.М. Голованов);

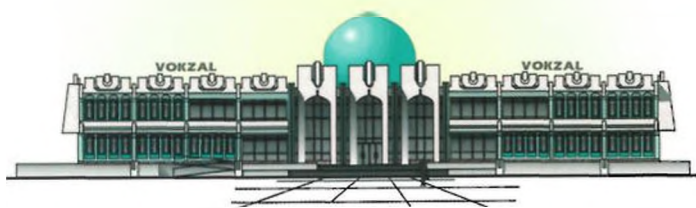
Х диспетчерской централизации на участках Есиль – Тобол, Жарык – Кзыл-Жар (ГИП С.Г. Иванов).

По проектам Ташгипротранса:

Х построены, реконструированы, расширены и технически переоборудованы десятки локомотивных и вагонных депо



Ташкент. Проект транспортной развязки на площади Ак-Тепе. (Строится)



Проект вокзала
на станции Ургенч.
Построен в 2000 г.

Х введено в эксплуатацию крупнейшее не только на Среднеазиатском полигоне, но и на всей сети железных дорог СССР депо рефрижераторного секционного и автономного подвижного состава с машинным охлаждением на ст. Сырдарьинская (ГИП М.М. Шапиро);

Х построены промывочно-пропарочные станции (ППС) на 500 цистерн в сутки в составе Чимкентского и Чарджууского нефтеперерабатывающих заводов каждая (ГИПы М.М. Шапиро, В.М. Стасюк);

Х на станции Далагузар возведена станция обработки вагонов (150 единиц в сутки) после перевозки животных и животноводческого сырья всех трех категорий с автономным технологическим обеспечением (ГИП М.М. Шапиро);

Х реконструирован ремонтно-эксплуатационный пункт пассажирских вагонов на станции Рохаты, завершено строительство вагоноколесных мастерских (ВКМ) с полным циклом комплектования и формирования колесных пар на станции Сырдарьинская (ГИП В.М. Стасюк);

Х построены электровозное хозяйство с цехом подъемочного ремонта электровозов серии ВЛ-80С и ВЛ-85 на ст. Узбекистан (ГИП М.А. Гузабаев) и пункт перестановки вагонов разной колеи на новой пограничной станции Серахс (ГИПы М.А. Гузабаев, Ю.Н. Тупаев).

Институт принимал участие в создании Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. По проектам Ташгипротранса построены и введены в эксплуатацию деревообрабатывающее производство на станции Шахтаум и база Восточно-Сибирского управления механизации на станции Тында.

К 1980 г. институт достиг наибольшего развития. Количество его работников составило 768 человек. В 1986 г. директором Ташгипротранса был назначен К.Т. Канн. После окончания в 1956 г. МИИТа он 3 года работал в строительных организациях Минтрансстроя, а затем в институте прошел путь от инженера до его руководителя. Под его руководством коллектив успешно решал плановые задачи, семь раз подряд награждался переходящим Красным знаменем Минтрансстроя и ЦК Профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

В разное время главными инженерами института были Б.А. Киницкий (1953–1973 гг.), В.И. Усов (1973–1987 гг.) и В.П. Энс (с 1987 г. по настоящее время).

Сегодня Ташгипротранс продолжает свою деятельность в качестве ведущего института Узбекистана в области транспортного строительства.



Проект автодорожного
путепровода
на пересечении
ул. Фархадской
с ул. Носира.
Построен в 2002 г.