

Дубелир Григорий Дмитриевич

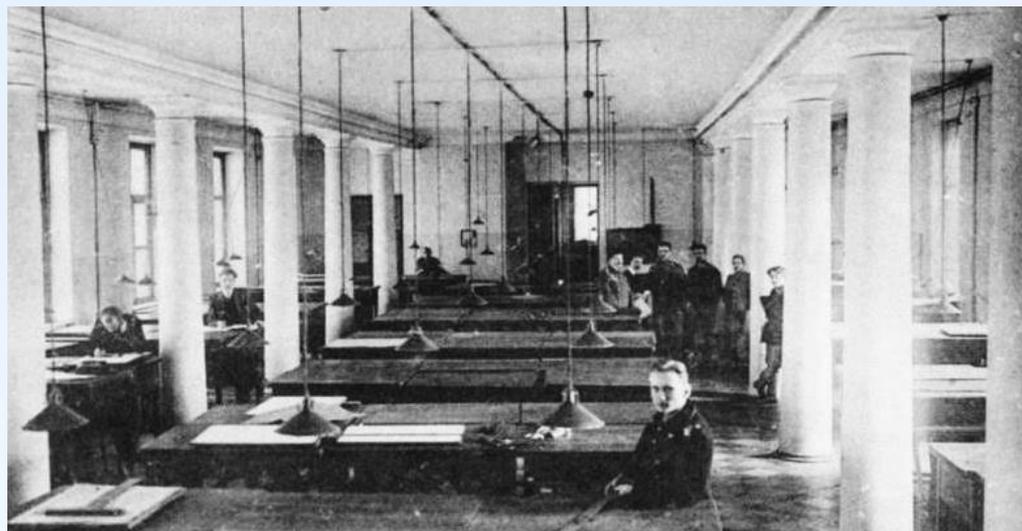
150 лет со дня рождения



20.08.1874 – 10.09.1942

Дубелир Григорий Дмитриевич родился 20-го августа (по старому стилю) 1874 г. в Санкт-Петербурге в семье военного врача. Вскоре семья Дубелиров переехала в Москву, поселилась в Замоскоречье.

Григорий успешно окончил реальное училище и поступил на физико-математический факультет Московского университета, но позже понял, что тяготеет к инженерной деятельности. И в 1893 г. он подал прошение на имя директора Института инженеров путей сообщения М. Н. Герсеванова о зачислении его в институт. Г. Д. Дубелир успешно сдал экзамены и был принят в ИИПС.

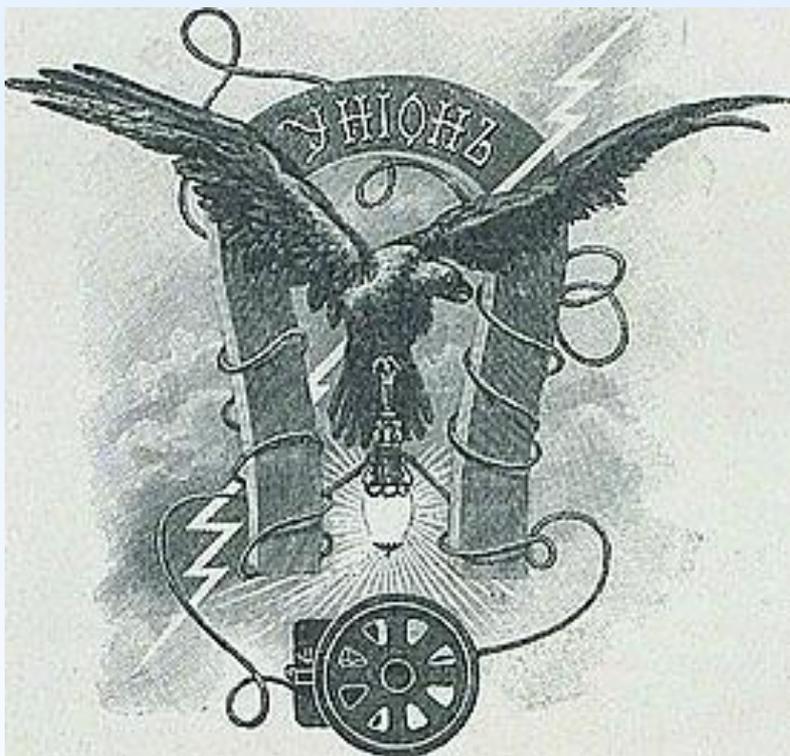


Здание Института инженеров путей сообщения и чертежный зал



После окончания института Г. Д. Дубелир поступил на работу в Общество Рязанско-Уральской железной дороги на строительство Павелец-Московской линии, где был производителем работ через реку Пахру.

В 1899 г. Григорий Дмитриевич перешел на должность заместителя заведующего трамвайным отделом правления Русского электрического общества «Унион»



В 1900 г. Правлением Русского электрического общества «Унион» Г. Д. Дубелир был командирован за границу, где изучал постановку трамвайного дела в Германии, Бельгии, Англии.

В 1904 году произошли перемены и в личной жизни Г. Д. Дубелира. Он женился на Лидии Константиновне Якубовской.

Научная деятельность все больше поглощала Григория Дмитриевича, отнимая много времени, поэтому он принял решение перейти на преподавательскую работу в Киевский политехнический институт (КПИ), где у него было бы больше возможностей для продолжения начатых исследований. В КПИ была высоко оценена научная и инженерная деятельность Г. Д. Дубелира.

30 сентября 1905 г. Дубелир, исполняющий обязанности экстраординарного профессора, начал читать в КПИ курс «Электрические железные дороги».

В 1908 г. Григорий Дмитриевич представил в инженерное отделение КПИ диссертационную работу «Исследование движения вагонов электрических железных дорог» на степень адъютанта строительного искусства. Диссертация посвящалась одной из актуальных проблем того времени – определению наивыгоднейших условий эксплуатации железных дорог.

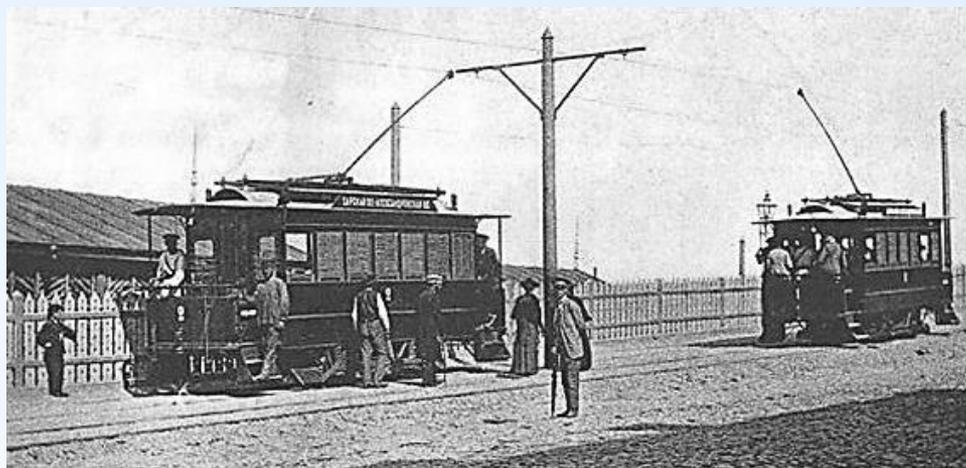
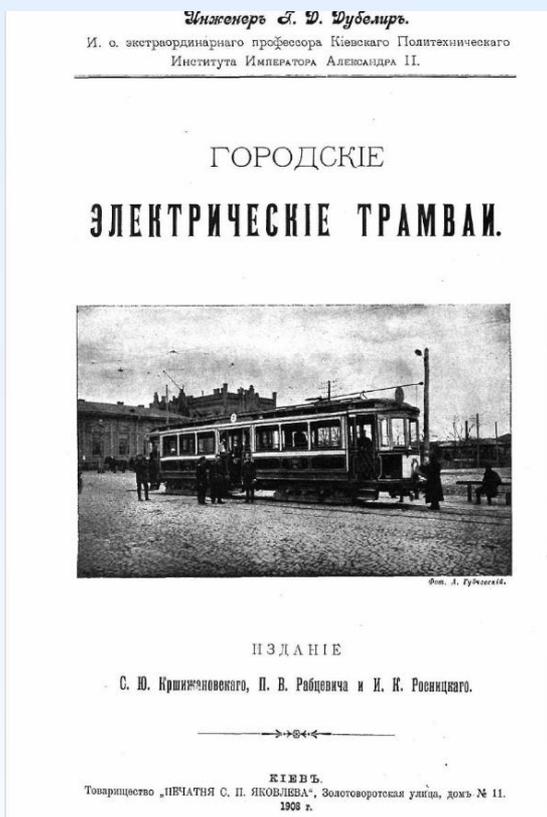


Здание Киевского политехнического института



29 марта 1911 г. Григорий Дмитриевич был утвержден в звании ординарного профессора. В КПИ по инициативе профессоров была создана специальная комиссия по упорядочению дел на городских железных дорогах.

В 1910 г. Григорий Дубелир разработал проект переустройства питательной сети киевского трамвая. Ему удалось успешно решить вопросы выбора типа тяги, рода тока, конструкции пути, вида рельсов, обеспечения контактов на их стыках. Для увеличения безопасности движения предлагалось наряду с использованием электрических и ручных тормозов применять пневматические.



Первые трамваи в Киеве



Г. Д. Дубелир не только изучал возможности переустройства городских железных дорог и благоустройства Киева, но и систематизировал и развивал основные научные положения планировки городов, обязательно учитывал особенности рельефа местности, влияющие на выбор оптимальных размеров улиц, расположение скверов и площадей, этажность зданий и т. д. Большое внимание он уделял эстетике планировки городов.

Свой взгляд на планировку городов он воплотил в подготовленном им проекте застройки киевских окраин, который на Всероссийской гигиенической выставке в 1913 г. был признан лучшим и удостоен большой золотой медали.



Г. Д. ДУБЕЛИРЬ
Профессоръ Киевскаго Политехническаго Института
ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II

ГОРОДСКІЯ УЛИЦЫ И МОСТОВЫЯ.



КИЕВЪ.
Тиражъ А. М. Поникарова в. у. Дружескаго Предприятия 38—2. Тиражъ 650.
1912.

Г. Д. Дубелир участвовал в работе многих высокоавторитетных электротехнических съездов, а также научных форумов по проблемам путей сообщения.

СОДЕРЖАНІЕ.

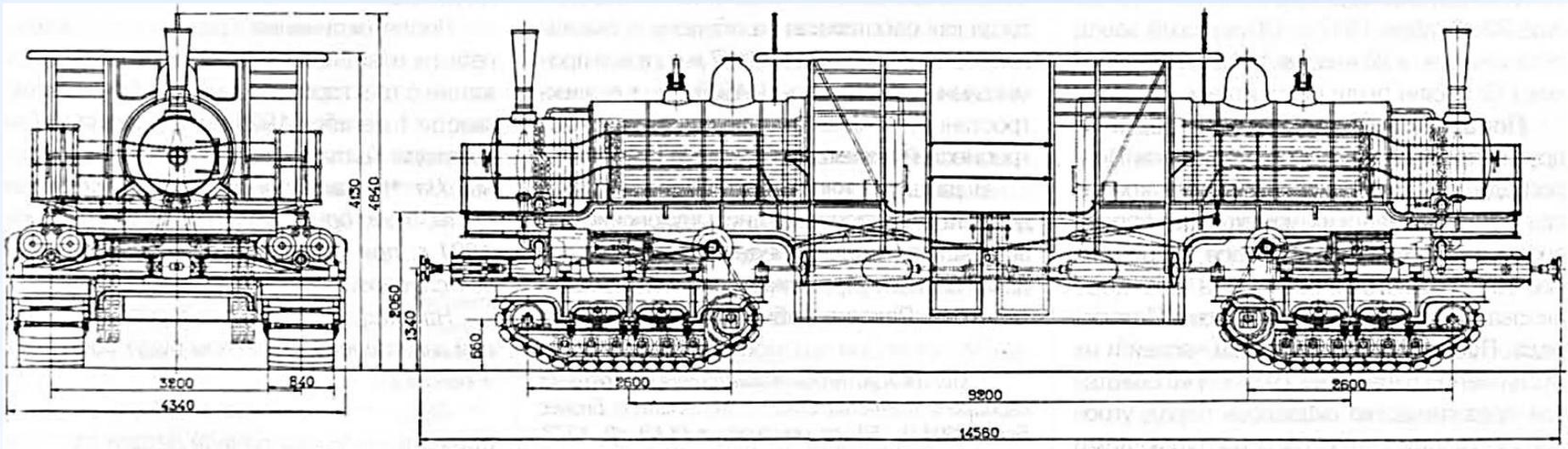
Часть I. Планировка городовъ.

	Стр.
Глава I. Задачи планировки	1
Глава II. Ростъ городовъ	4
Ростъ большихъ городовъ. Величина площади новыхъ окраинъ. Распределение большихъ городовъ.	
Глава III. Общія соображенія при выборѣ новыхъ окраинъ для планировки	8
Ходъ проектированія плана. Санитарныя соображенія. Расположеніе старыхъ городовъ. Неудобства низменнаго расположенія. Овраги и ущелья. Почва. Устойчивость грунта. Раздѣленіе окраинъ по назначенію.	
Глава IV. Общія основы планировки городскихъ улицъ и площадей. Задачи и характеръ городскихъ сообщеній. Современныя городскія сообщенія. Домовое движеніе. Трамвайное сообщеніе. Экипажное сообщеніе. Пѣшеходное сообщеніе.	12
Гигиеническія условія планировки улицъ. Обмѣнъ воздуха. Освѣщеніе жилищъ. Планировка улицъ съ точки зрѣнія живописности.	
Глава V. Системы расположенія улицъ и площадей	27
Радіальная система. Прямоугольная система. Диагональная система. Современная система планировки. Примѣры современной планировки.	
Глава VI. Детали планировки улицъ	40
Продольный профиль улицъ. Предѣльные подъемы, по условіямъ проѣзда. Величина подъемовъ, съ точки зрѣнія трамвайной эксплуатаціи. Проектированіе продольнаго профиля, съ точки зрѣнія устройства канализаціи. Ширина улицъ. Ширина проѣзжей части для экипажей. Ширина трамвайной полосы. Ширина тротуаровъ. Полная ширина улицъ Дѣленіе улицы на части. Дѣленіе жилыхъ улицъ. Посадка деревьевъ на улицахъ. Дѣленіе проѣзжихъ улицъ. Поперечный профиль улицы. Направленіе улицъ въ планѣ.	
Глава VII. Планировка пересѣченій улицъ и городскихъ площадей	70
Пересѣченія улицъ. Пересѣченія жилыхъ улицъ. Узловыя площади. Дѣленіе поверхности узловыхъ площадей. Трамвайные узлы. Расположеніе остановочныхъ пунктовъ трамвая. Базарныя площади. Архитектурныя площади. Скверы. Площадки для игръ. Парки. Сопряженіе улицъ въ пересѣченіяхъ.	
Глава VIII. Застройка кварталовъ между улицами	103
Типы постройки домовъ. Дома съ небольшимъ числомъ квартиръ. Большіе доходные дома. Взаимное расположеніе домовъ. Открытая система. Рядовая система. Сплошная система. Размѣры и форма стропильныхъ участковъ.	



С 1916 Г. Д. Дубелир – профессор Петербургского института инженеров путей сообщения.

После революции 1917 г. началась перестройка всей организации железнодорожного управления. Для повышения эффективности всего дорожного хозяйства страны Г. Д. Дубелир предлагал шире использовать для механических перевозок на магистральных грунтовых дорогах гусеничный транспорт.



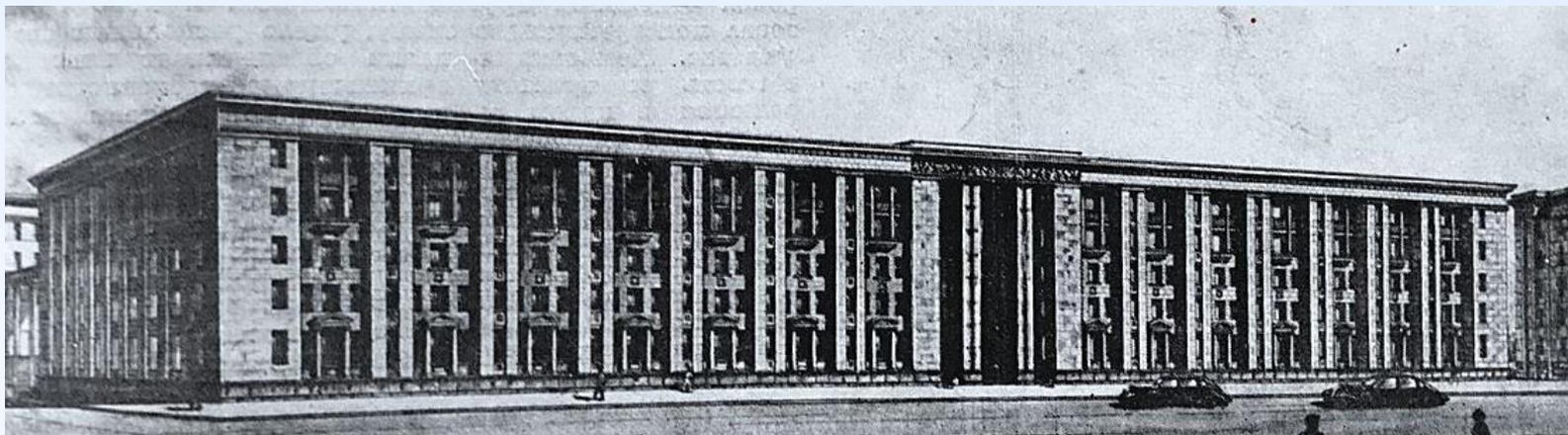
Проект гусеничного локомотива мощностью 650 л.с. П. В. Бехтерева и Г. Д. Дубелира

Дубелир предлагал улучшать существующие и строить новые грунтовые дороги машинным способом и мечтал о том времени, когда наконец будет разрешен вопрос о механической тяге без рельсов на грунтовых дорогах.



В марте 1920 г. Совет Народных Комиссаров утвердил Государственную комиссию по электрификации России (ГОЭЛРО). К составлению планов было привлечено около 200 виднейших ученых и специалистов, в том числе и Г. Д. Дубелир.

В 1929 г. Г. Д. Дубелир был назначен директором Научно-исследовательского автомобильно-дорожного института Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог автомобильного транспорта в Ленинграде. С 1930 г. – профессор Ленинградского автомобильно-дорожного института (ЛАДИ).



Проект Ленинградского автодорожного института им. В. В. Куйбышева.

Постановлением СНК СССР от 25 января 1941 года Ленинградский автодорожный институт им. В. В. Куйбышева был ликвидирован, в связи с чем проект остался нереализованным.

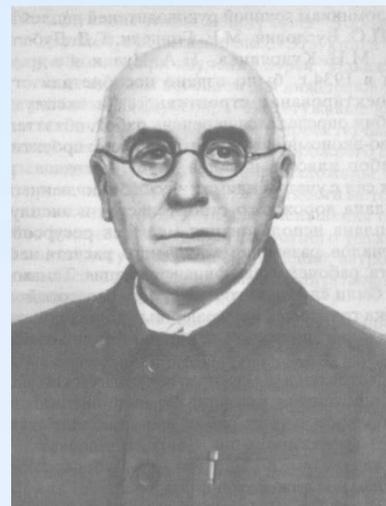


После закрытия ЛАДИ Дубелир перевёлся на работу в Московский автомобильно-дорожный государственный институт (МАДИ). Работал в должности заместителя директора по научно-учебной части.

В октябре 1941 г. Дубелир эвакуировался в составе профессорско-преподавательского состава МАДИ из Москвы в г. Янги-Юль, Ташкентской области.



Здание, в котором размещался МАДИ в Янги-Юле



Григорий Дмитриевич Дубелир,
30-е годы XX века

Там он продолжил научную и образовательную деятельность, организовывал учебный процесс, готовил дипломников, которые, окончив МАДИ, отправлялись в действующие дорожные, мостовые и автомобильные части на фронт, возглавил в 1942 г. кафедру «Изыскания и проектирования дорог» МАДИ.



Последний период жизни Г. Д. Дубелира пришелся на трудные годы Великой Отечественной войны. Трудности эвакуации и налаживание работы в маленьком городке легли на плечи пожилого профессора, заместителя директора института, который продолжал свою работу. Летом 1942 г. под руководством Г. Д. Дубелира была организована очередная научно-исследовательская конференция института, ставшая последней вехой его плодотворной деятельности. 10 сентября 1942 года Григорий Дмитриевич скончался в г. Янге-Юль.

В блокадном Ленинграде у него оставались дочь и любимый внук Гриша, названный в честь деда, которые тоже погибли.

Литература

1. Щербань, Т. А. Григорий Дмитриевич Дубелир, 1874-1942 [Текст] / Т. А. Щербань. - М. : Наука, 1995. - 110 с. : ил. - (Научно-биографическая литература).
2. Григорий Дмитриевич Дубелир (1874-1942) [Текст] // Выдающиеся выпускники и деятели Петербургского государственного университета путей сообщения / Н. А. Бабинцев [и др.] ; ред.: В. В. Сапожников, Г. А. Глащенко, В. Е. Павлов. - СПб. : ПГУПС, 2009. - С. 118-119.

