

# Кавгипротранс – это не только Кавказ

И.Ю. МЕГРЕЛИШВИЛИ

*«Биография» института «Кавгипротранс» начинается с 1936 г., когда приказом Народного комиссариата путей сообщения СССР на базе проектного бюро Управления Закавказской железной дороги и проектного отдела Закжелдорстроя была организована проектно-изыскательская контора «Кавтранспроект». Целью ее создания было обеспечение проектно-сметной документацией строительства на Кавказе новых железных дорог и усиления действующих в связи с ускоренной индустриализацией края.*

**Б**ольшое значение имели запроектированные и построенные во время войны линии Минджевань – Джульфа (125 км), ставшие завершающим звеном магистрали Баку – Джульфа, а также Боржоми – Ахалцихе – Вале (60 км). Одной из первых была запроектирована и построена Черноморская железная дорога на участке Адлер – Гагра – Сухуми длиной 115 км, имевшая большое значение для Закавказья, поскольку она дала второй, западный, выход к промышленным и административным центрам страны. Одновременно стали доступнее черноморские здравницы.

В военное время вся деятельность Кавтранспроекта была направлена на обеспечение нужд фронта. В кратчайшие сроки его специалисты составили проект железнодорожной линии Крымская – Сенная протяженностью 111 км, впоследствии продленной до Керчи (станции Сенная сейчас нет), с временным мостом через Керченский пролив, который сыграл большую роль в успешном изгнании фашистских захватчиков с Кубани, Тамани и Крыма. Фронтовые экспедиции, по мере освобождения оккупированных районов и продвижения советских войск на Запад, переходили на разработку проектов временного восстановления разрушенных сооружений железнодорожного транспорта и прошли от Кавказа до Берлина. Все 75 сотрудников принимали участие в этой работе и за свой самоотверженный труд многие были отмечены правительственными наградами. Наряду с работами по капитальному восстановлению проектировались и новые объекты.



**ИРАКЛИЙ ЮРЬЕВИЧ  
МЕГРЕЛИШВИЛИ**

Родился в 1951 г. в Тбилиси. В 1973 г. окончил Грузинский политехнический институт по специальности инженер по промышленному и гражданскому строительству. С 1973 г. работает в Кавгипротрансе – инженер, главный специалист. К.т.н. С 1997 г. – ген. директор ЗАО «Кавгипротранс». Награжден орденом Дружбы Народов.



Тбилиси.  
Дом культуры  
железнодорожников.  
1958 г.

В 1951 г. постановлением Совмина СССР Кавтранспроект, как и другие организации, был реорганизован в Кавказский проектно-изыскательский институт «Кавгипротранс». Тогда же в него включили проектное бюро службы электрификации Закавказской железной дороги, а в 1954 г. — Тбилисский филиал Метрогипротранса. Задачей института стало обеспечение проектно-сметной документацией объектов транспортного строительства в Закавказье, на Северном Кавказе, в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях. Однако некоторые объекты находились за их пределами. Так, были разработаны проектные задания новой железнодорожной линии Джезказган — Аральское море протяженностью 540 км, усиления Ашхабадской железной дороги, отдельных сооружений электрификации Транссиба. После вхождения филиала Метрогипротранса институт стал генеральным проектировщиком комплекса Тбилисского метрополитена. Его специалисты осуществляли также изыскания и проектирование транспортных объектов, строившихся при экономическом содействии СССР в Афганистане, Иране, Сирии, Алжире, Китае, на Кубе.

Небольшая проектная контора в 110 человек (1936 г.) выросла в крупный специализированный проектно-изыскательский институт. За 50-летний период Кавгипротрансом разработаны проекты новых железнодорожных линий общей протяженностью более 2000 км (из них построено около 1500 км), при этом инженерные изыскания железных дорог производились, как правило, в тяжелейших условиях горного рельефа Кавказа с выполнением многовариантных проработок и при необходимости применения порой уникальных инженерных решений. На карте Закавказья появились новые железнодорожные линии и ветви: Зестафони — Сачхере, Квезани — Акармара, Гори — Цхишвали, Казрети — Цители — Цкаро, Кала — остров Артема,

Мингечаур — ГЭС, Гюздек — Карадаг, Евлах — Агдам, Марнеули — Казрети, Зугдиди — Джвари, Акстафа — Инджеван, Шоржа — Зод, Агдам — Степанакерт.

Из объектов 70-х годов на Северном Кавказе следует отметить линии Батайск — Староминская (95 км) и Краснодар — Туапсе (144 км), завершающие участки магистрали Батайск — Краснодар — Туапсе, которая пересекает тоннелем отрог Главного Кавказского хребта — Лысогорский хребет, значительно сокращая путь



Николай  
Васильевич  
Сванишвили  
(1908-1998 гг.)

Н.В. Сванишвили родился в селе Карагаджи (Грузия), окончил в 1935 г. Закавказский институт инженеров путей сообщения по специальности инженер путей сообщения-строитель. В Кавгипротрансе работал с 1936 г., с 1954 г. — главным инженером института, а с 1963 по 1973 г. — начальником Кавгипротранса. Автор многих проектов сложных объектов железнодорожного транспорта на Кавказе, в том числе, железнодорожных линий Иджеван — Джульфа, Казрети — Цители — Цкаро, Зестафони — Чиагура, Краснодар — Туапсе, Батайск — Староминская. В годы Великой Отечественной войны — начальник Южного направления Военвостранспроекта. С 1973 г. — главный инженер уникального проекта Кавказской перевальной железной дороги. Заслуженный инженер Грузии. Награжден 2 орденами и 3 медалями СССР. Почетный железнодорожник.

из Ростова к Черноморскому побережью Кавказа и в Закавказье. Тогда же сооружена железнодорожная ветвь Анапа – Юровский. Завершено строительство железнодорожных линий Марабда – Ахалкалаки и Евлах – Белоканы, имевших большое значение для развития малоосвоенных районов Грузии и Азербайджана. На армянской территории по проектам Кавгипротранса и рабочей документации Армгипротранса построены железные дороги Масис – Нурнус и Иджеван – Раздан.

По проектам института проложены вторые пути и двухпутные вставки общей длиной более 1 тыс. км. Одними из первых появились вторые пути общей длиной 485 км на участке Гудермес – Махачкала – Баладжары, позднее на линиях Баку – Тбилиси и Тбилиси – Зестафони – Самтредиа, а также Туапсе – Адлер. При этом участки Зестафони – Хашури и Туапсе – Адлер по сложности плана и профиля пути, по насыщенности сложнейшими инженерными сооружениями – тоннелями, галереями, высокими мостами и виадуктами были в ряду сложнейших на железных дорогах Советского Союза.

Особого внимания заслуживает самый важный и сложный в истории института объект – Кавказская перевальная железная дорога (КПЖД). Идея создания кратчайшего пути между Закавказьем и центральными районами европейской части СССР с пересечением Главного Кавказского хребта имеет более чем вековую историю. За этот значительный период времени выдвигались различные направления, по которым в разное время многими организациями и специалистами с разной степенью детальности разрабатывались проекты. Однако окончательного варианта дороги выбрано не было. Большую работу проделал институт в процессе изысканий и составления технико-экономического обоснования КПЖД, в рамках которого технически решена задача соединения железной дорогой по кратчайшему направлению Северного Кавказа и Центра с Закавказьем, определены основные технические параметры и трасса линии, основные объемы и принципы организации работ, сделан вывод об эффективности дороги.

Коллектив института создал проект уникальной дороги, проходящей в исключительно сложных горных условиях, что обусловило необходимость сооружения сложнейших инженерных объектов и среди них – перевального тоннеля длиной 23 км. Кавгипротранс, как генеральный проектировщик КПЖД, координировал работу 22 организаций, в том числе, научно-исследовательских инсти-



**Леонид  
Леванович  
Кварцхава**

Л.Л. Кварцхава родился в 1926 г. в г. Зугдиди (Грузия), в 1948 г. окончил ТБИИЖТ по специальности инженер путей сообщения-строитель. С 1964 по 1973 г. – главный инженер и заместитель начальника института, а с 1974 по 1992 г. – директор Кавгипротранса. Под его руководством и при непосредственном участии запроектированы и построены в сложных условиях Кавказа железнодорожные линии Краснодар – Туапсе, Иджеван – Раздан, Марабда – Ахалкалаки, Евлах – Белоканы, Тбилисский метрополитен. Большую и сложную работу проделал Л.Л. Кварцхава как руководитель института при выполнении изысканий, разработке ТЭО и проекта Кавказской перевальной железной дороги. Заслуженный инженер Грузии. Награжден 3 орденами СССР и медалями. Почетный транспортный строитель.



Сурамский перевальный  
участок железной дороги  
Сухуми–Тбилиси.  
Селеспуски через  
железную дорогу



Гагра.  
Железнодорожный  
вокзал.  
1955 г.

тутов АН Грузинской ССР, Минстроя, ряда других министерств и ведомств республики. Сооружение перевального тоннеля и железной дороги началось проходкой с южной стороны более 100 м разведочной штольни и нескольких десятков метров основного тоннеля. Параллельно шла отсыпка земляного полотна КПЖД от примыкания к Закавказской железной дороге по трассе, совпадавшей с обходом Тбилисского узла. С севера была построена подъездная автодорога и разработана предпортальная выемка без проходки тоннеля. Однако в связи с «перестройкой» все работы по сооружению дороги прекратились.

Кавгипротрансом запроектировано более 200 больших мостов и около 5000 малых сооружений, удельный вес которых в общем комплексе железнодорожного строительства на Кавказе весьма значителен. Среди построенных — такие уникальные по конструкции и эстетическому виду объекты, как арочные мосты и виадуки железнодорожной ветви Квезани — Акармара, арочный мост через Куру на перегоне Мцхета — ЗАГЭС, большие и средние мосты Черноморской железнодорожной линии, мосты и виадуки вторых путей перевального участка Зестафони — Хашури, галереи для защиты железнодорожного пути от горных обвалов, селеспуски. Институт многие годы занимался проектированием берегоукрепления черноморского побережья на участке Туапсе — Адлер как в пределах Грузии, так и Краснодарского края. Разработанная Кавгипротрансом Генеральная схема берегоукрепления получила диплом ВДНХ, а 5 сотрудников — золотую, серебряные и бронзовые медали.

Большой вклад внес институт в электрификацию железных дорог. Одним из первых в СССР был электрифицирован перевальный участок Закавказской железной дороги Хашури — Зестафони. По проектам Кавгипротранса на электрическую тягу переведены железные дороги протяженностью около 3000 км, в их числе Ростов — Краснодар — Туапсе — Цхакая, Ростов — Кавказская — Невинномысская, Ростов — Лихая, Тбилиси — Баку, Армавир — Белореченская.

Кроме того, его специалисты принимали участие в электрификации магистрали Москва — Байкал. На участке Ростов — Кавказская институт разработал оригинальный проект контактной сети на разводном мосту через Дон, а на линии Сочи — Цхакая — индивидуальную контактную подвеску без несущего троса в тоннелях, которая дала



Владимир  
Владимирович  
Гинце

В.В. Гинце родился в г. Бахмут (ныне Артемовск) на Украине. В 1935 г. окончил вечерний рабочий Политехникум путей сообщения Закавказской железной дороги, а в 1940 г. — ТБИИЖТ. Инженер путей сообщения-строитель. С 1940 по 1984 г. работал в Кавгипротрансе в должностях от инженера до начальника технического отдела. Главный инженер проекта железнодорожных линий Краснодар — Туапсе, Анапа — Юровский, Батайск — Староминская. Участвовал в электрификации Северо-Кавказской железной дороги, а также направления Ленинград — Москва — Ростов-на-Дону — Махачкала — Баку. Заслуженный инженер Грузии. Награжден 5 медалями СССР.

возможность ликвидировать их негабаритность с минимально возможным объемом работ.

Перевод железных дорог в послевоенные годы на электрозную и тепловозную виды тяги вызвал необходимость выполнить огромные работы по реконструкции объектов локомотивного и вагонного хозяйств с максимальным использованием существовавших зданий и устройств. Были построены и реконструированы соответствующие объекты в Закавказье и Северном Кавказе на станциях Гудермес, Лепинакан, Кировабад, Ширван, Сухуми, Тбилиси, Адлер, Туапсе, Белореченская, Тихорецкая, Батайск, Ростов, Крымская, Новороссийск. Помимо этого, были запроектированы 2 депо метрополитена, трамвайное депо в Тбилиси, реконструкция Батайского электромеханического завода, объекты сельхозтехники, водоснабжения, канализации, теплоснабжения.

Весомый вклад в строительство жилых, общественных и служебно-технических зданий железнодорожного хозяйства внесли архитекторы и конструкторы института. По их проектам построены выдающиеся по форме и оригинальности вокзалы на станциях Ростов-Главный, Гагра, Гудаута, Новый Афон, Сухуми, Келасаури, Очамчире, Боржоми, Анапа, Дворец культуры железнодорожников в Ростове-на-Дону, Дом культуры железнодорожников в Тбилиси, клуб на 600 мест в Краснодаре, санаторий в Цхалтубо, выполнены интерьеры станций Тбилисского метрополитена. Осуществлен значительный объем работ по связи, сигнализации, централизации и блокировке железных дорог и метрополитена, по проектированию железнодорожных узлов и станций, реконструкции и расширению узлов Тбилиси – Навтлуги, Ростов, Баку – Баладжары, Новороссийск; сортировочных станций Батайск, Самтредиа, Ширван; участковых и крупных пассажирских станций Кавказская, Минеральные Воды, Армавир, Гудермес, Махачкала, Батуми-Товарная, Хашури, Кировабад; технических станций Тбилиси,

Баку, Волгоград. Применены более совершенные схемы, обеспечившие поточность обработки составов, централизованные системы управления технологическими процессами с максимальной механизацией трудоемких работ.

Проектирование всех очередей метрополитена Тбилиси с само-



Сухуми.  
Железнодорожный  
вокзал.  
1956 г.



**Георгий  
Карпович  
Джашни**  
(1910-1989 гг.)

Г.К. Джашни родился в г. Норашен (Азербайджан), окончил в 1936 г. в Тбилиси Закавказский институт инженеров транспорта по специальности «Путевое хозяйство». В Кавгипротрансе работал с 1936 г. Занимал должности от инженера до главного инженера проекта. Под его руководством разработаны проекты Чиатурской ширококолейной железной дороги, реконструкции железнодорожной линии Минджевань – Джульфа Азербайджанской железной дороги. Цхакая – Сухуми Закавказской железной дороги и др. Главный инженер проекта новой железнодорожной линии Марабда – Ахалкалаки. Награжден орденом. Заслуженный инженер Грузии.



Вокзал на станции Лоо.  
(Строится)

го начала осуществлялось специалистами института. Накопленный опыт проектирования позволил внедрить ряд прогрессивных технических решений: впервые в практике метростроения осуществить бесшовную обделку перегонных тоннелей из монолитно-прессованного бетона с проходкой их механизированным щитом, что позволило значительно повысить прочность и водонепроницаемость обделки; впервые в СССР на станции «Политехнический институт» построить односводчатую станцию глубокого заложения в скальных и полускальных грунтах из монолитного железобетона, позволявшую механизировать проходку ядра, в 1,5 раза сократить срок строительства и на 12-15%, стоимость.

Институт успешно занимался проектированием новых и реконструкцией существующих железнодорожных и автодорожных тоннелей. Среди введенных в эксплуатацию следует отметить автодорожные тоннели: через Пушкинский перевал (Армения), через Главный Кавказский хребет на Рокском перевале, через Рикотский перевал, на обходе г. Гагра.

За лучшие результаты во Всесоюзном социалистическом соревновании и высокие производственные показатели институту неоднократно присуждалось переходящее Красное знамя Минтрансстроя и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта. Коллектив награждался переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совмина СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

В 1994 г. Кавгипротранс стал закрытым акционерным обществом, одним из акционеров Корпорации «Трансстрой». В условиях рыночной конкуренции институту удалось сохранить свой профиль. Он продолжает активно работать в традиционных регионах — в Ростовской области и Краснодарском крае, а также в странах Закавказья. При этом повышение качества проектов и сокращение сроков их разработки достигается не только за счет оснащенности компьютерной техникой, но и путем повышения внимания к проектировщикам.

Тоннель  
на Рокском перевале.  
1986 г.

За всеми свершениями института стояли и стоят люди. Среди них следует отметить высококвалифицированных специалистов, бывших начальников Кавгипротранса: С.Н. Кварцхава, В.А. Качитадзе, Н.В. Сванишвили, Л.А. Кварцхава, Ш.Г. Глонти, главных инженеров проектов М.Г. Кобахидзе, Д.И. Кешелава, А.М. Кулиджанова, В.В. Гинце, Г.И. Миксона, В.А. Бабанова, Л.Ф. Хоросанова, Г.К. Джаши, С.И. Мелуа, Н.А. Букреева, А.А. Кочарова, М.С. Пирцхелашвили, Г.И. Чикваидзе, П.А. Бочикашвили.

Правительственных наград — орденов и медалей — удостоены 163 сотрудника института, высокими званиями «Заслуженный инженер республики» отмечены 32 работника, почетной грамотой Верховного Совета Грузинской ССР награждены 14 человек, Почетными железнодорожниками и Почетными транспортными строителями стали 35 специалистов.

