



Севкавтрансстрой – через горы и реки Кавказа

В.Ф. БРАЖНИКОВ



**ВИТАЛИЙ
ФЕДОРОВИЧ
БРАЖНИКОВ**

Родился в 1939 г. в селе Шемонаиха Восточно-Казахстанской области. Окончил в 1961 г. НИИЖТ. Работал в строительных подразделениях треста «Запсибтрансстрой», УС «Пермстройпуть», треста «Севкавтрансстрой». Прошел путь от строительного мастера до главного инженера ОАО «Севкавтрансстрой». Доктор транспорта. Награжден медалями СССР и России. Почетный работник транспорта России. Почетный транспортный строитель.

Севкавтрансстрой ведет официальный отсчет своей истории с создания в феврале 1938 г. Ростовского строительного-монтажного треста «Ростстройпуть» для работ по Ворошиловской и Оргжоникидзевской (ныне – Северо-Кавказской) железным дорогам на базе участков Сталинскстройтреста и Кавстройтреста. Первым его начальником с 1938 по 1954 г. был Митрофан Иванович Исаенко – умелый организатор, прекрасный руководитель. Награжден четырьмя орденами и медалями СССР, а также знаками «Почетный железнодорожник», «Отличный строитель», «Отличный восстановитель».

С момента организации трест немало сделал для повышения пропускной способности железных дорог и усиления путевого хозяйства. После войны его подразделения вели строительство вторых путей Кавказская – Армавир – Невиномысская (51 км), Ростов-на-Дону – Лихая со станционными путями (около 40 км), путевое развитие станций Батайск, Тихорецкая, Армавир, Кавказская, Новороссийск. Восстановлены или заново построены железнодорожные вокзалы на станциях Ростов-главный, Кубанская, Кавказская, Армавир, Ставрополь, Новочеркасск, Отрадо-Кубанская, Гулькевичи, Шахтная, Новороссийск. В 1951 г. проложен участок новой железнодорожной линии Куберле – Цимлянская, что было связано со строительством Цимлянской ГЭС.

Ростовское строительное-восстановительное управление Главжелездорстроя Запада в январе 1955 г. было преобразовано в строительный-монтажный трест Минтрансстроя СССР по Северо-Кавказской железной дороге «Севкавтрансстрой». Начальником его стал Виктор Федорович Басов, до этого работавший начальником строительства в Молотове (Пермь) и Сталинграде (Волгоград). При В.Ф. Басове было электрифицировано 580 км железнодорожных линий, в том числе, участки Ростов – Кавказская – Армавир, Белореченская – Туапсе – Сочи, Ростов – Лихая, построены новые железные доро-

ги общей протяженностью 283 км, в частности, Крымская – Грушевая, Крымская – Тамань, Батайск – Староминская, вторые пути Крымская – Тоннельная; проведены укрепительные работы на участке Туапсе – Адлер.

Севкавтрансстрой быстрыми темпами поднял из руин заводы: паровозоремонтные в Ростове-на-Дону и в Тихорецке, вагонный – в Новороссийске; электровозный – в Новочеркасске. Его коллектив внес вклад и в освоение целинных земель, приняв участие в сооружении узкоколейки для вывоза зерна от станции Шильда Оренбургской железной дороги до совхоза Озерный. В 60-е годы было построено много баз и складов для объединения «Сельхозтехника».

В 1964 г. Севкавтрансстрой возглавил Петр Алексеевич Дмитриев. Он пришел в коллектив с производственным опытом главного инженера Горема № 16, организатора работ по заграждению и восстановлению железных дорог в годы войны. Под его руководством (а управляющим он был 22 года) трест превратился в мощное предприятие. При этом объем строительно-монтажных работ вырос более чем на 70 %. В эти годы были построены новые железнодорожные линии Дивное – Элиста, Краснодар – Туапсе, Звереве – Краснодарецкая, вторые пути на направлении Батайск – Краснодар, западный обход Ростовского железнодорожного узла, аэровокзал, речной и железнодорожный вокзалы в Ростове-на-Дону, аэровокзалы в Краснодаре и Элисте, ряд крупных объектов агропромышленного комплекса, десятки тысяч квадратных метров жилья, школы, другие производственные и социальные объекты. Много сделал П.А. Дмитриев для развития производственной базы треста. При нем стройдворы преобразовались в современные заводы по изготовлению деревянных и железобетонных конструкций, вместо РПБ появилось Управление механизации, выросли мощности автобазы треста. За самоотверженный труд он был награжден четырьмя орденами СССР, многими медалями, знаком «Почетный транспортный строитель». Ему присвоены звания «Заслуженный строитель РСФСР», «Заслуженный строитель Калмыцкой АССР».

Строительство новой железнодорожной линии Дивное – Элиста (102,7 км) на тепловозной тяге по проекту института «Мосгипротранс» (ГИП В.В. Паскудин) дало выход на железнодорожную сеть страны западным районам Калмыкии и ее столице Элисте. Руководил работами главный инженер треста Игорь Николаевич Иванов. Он окончил в 1936 г. Ленинградский институт инженеров водного транспорта, воевал. Принимал активное участие в строительстве многих других объектов железнодорожного транспорта. И.Н. Иванов – автор крупных рационализаторских предложений по конструкциям жестких поперечин, справочника по электрификации железных дорог, соавтор книг по крупноблочному строительству. Награжден орденом СССР. Он -Заслуженный строитель Калмыцкой АССР.

ЕНовая железнодорожная магистраль на электротяге Краснодар – Туапсе (институт «Кавгипротранс», ГИП В.В. Гинце), протяженностью 136 км, пересекая Главный Кавказский хребет у Лысогорского перевала, позволила разгрузить однопутный участок Армавир – Туапсе на направлении Ростов – Туапсе и создать наиболее короткий выход из Ростовского узла к Черному морю. Строительство началось в 1968 г. и велось одновременно с двух



Митрофан Иванович Исаенко, организатор и первый руководитель предприятия – предшественника Севкавтрансстрой

Петр Алексеевич Дмитриев, управляющий трестом «Севкавтрансстрой» в 1964–1968 гг.





направлений: от Краснодара и Туапсе в сторону перевального тоннеля. На железнодорожной линии построено 312 искусственных сооружений, из них 38 мостов и путепроводов, 7 км подпорных стен, трехкилометровый тоннель, укреплено земляное полотно от размыва горными реками общей площадью 59 тыс. м². Объем земляных работ составил 11 млн м³, в том числе, 4,2 млн м³ (38 %) скальных пород. Построено 15 стан-

Вокзал на станции
Ростов-Главный
1978–1980 гг.

ций с полным комплексом служебно-технических зданий. Как видно из приведенных объемов, строительство линии велось в крайне сложных горных условиях. В эксплуатацию линия вводилась отдельными участками, а полностью была закончена в 1978 г. По сравнению с ранее использовавшимся ходом Армавир-II – Белореченская сократились пробеги поездов: Ростов – Туапсе на 107 км, Краснодар – Туапсе на 295 км, Крымская – Туапсе на 314 км.

В 1976-1988 гг. были выполнены основные объемы работ по обеспечению пропускной способности за счет строительства двухпутных вставок, а также устойчивости земляного полотна от воздействия моря на железно-

Участники строительства
железнодорожной линии
Кизляр-Карлан-Юрт
в Дагестане.
1997 г.



дорожной линии Туапсе – Адлер. На этой и других сложных стройках постоянную помощь в работе оказывали Минтрансстрой и руководители главных управлений Г.В. Фалалеев, Ю.К. Захаров, Д.И. Певзнер, Н.П. Сюльжин и Северо-Кавказской железной дороги – Ф.М. Котляренко и А.И. Ерошенко.

Подразделениями треста за 20 лет подведено более 600 км подъездных путей, в основном, к объектам Сельхозтехники и предприятиям по переработке сельскохозяйственной продукции. Уложено более 30 км трамвайных путей.

В общем объеме работ значительное место занимало промышленное и гражданское строительство, связанное, прежде всего, с развитием производственной базы Северо-Кавказской железной дороги. В эти годы силами СУ-124 (Г.Д. Дегтярев, В.С. Шатаев) была выполнена реконструкция электровозостроительного завода МПС. По проекту Кавгипротранса (автор проекта Д.Д. Иосава) в Ростове-на-Дону в 1991 г. построен новый вокзальный комплекс на 5800 пассажиров дальнего следования, при этом бережно сохранена часть построек прежних лет.

Предмет особой гордости коллектива составляет ростовский речной вокзал, сданный в эксплуатацию к 1 Мая 1976 г. Индивидуальный проект разработал институт «Гипроречтранс» (главный архитектор проекта Ю.П. Алексеев). Это целый комплекс с рестораном на 250 посетителей и гостиницей на 144 места. По внешнему облику он подобен летящему по волнам бригу с наполненными ветром парусами. За оригинальное архитектурное решение и его отличное воплощение коллективы проектировщиков и строителей удостоены диплома I степени и премии Госстроя РСФСР.

В 1976 г. в Ростове-на-Дону по индивидуальному проекту Московского ГПИ и НИИ «Аэропроект» (главный инженер проекта И.Н. Леонтьев) коллективом СМП-550 (начальник В.М. Будницкий) построен аэровокзальный комплекс.

До 1993 г. трест в разные годы возглавляли А.Д. Киринос, А.Н. Гапотченко, Ю.П. Зацаринный.

В 1993 г., в связи с последовавшими реформами начала 90-х годов, трест «Севкавтрансстрой» преобразован в одноименное ОАО с сохранением всех его прежних задач и функций. При этом отделались и стали действовать самостоятельно СМП-588, СМП-636, Краснодарский завод «Стройдеталь», но деловые связи с ними не прервались.



Аэровокзал
в Ростове-на-Дону.
1977 г.



Владимир Михайлович
Будницкий.
Генеральный директор
ОАО «Севкавтрансстрой»
в 1994–2000 гг.

С образованием ОАО «Севкавтрансстрой» его генеральным директором в феврале 1994 г. был избран В.М. Будницкий. После окончания Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта в 1959 г. он работал в СМП-244 треста «Куйбышевтрансстрой» и СМП-550 Севкавтрансстроя, прошел путь от мастера до начальника строительно-монтажного поезда. С 1980 г. — заместитель управляющего, главный инженер треста. В это трудное время, когда наблюдался резкий спад объемов строительства, рушились привычные производственные и экономические связи, под его руководством Севкавтрансстрой сумел сохранить свой профиль, удержать основные подразделения и трудовые коллективы и одновременно решать производственные задачи.

Самыми трудными стали 1993-2002 гг. В эти годы трест строил в основном небольшие объекты: жилые дома, здания АТС районного узла связи и филиала сбербанка, пристройку к телецентру, принимал участие в восстановлении жилых домов и трамвайных путей в г. Грозном.

В сентябре 1996 г. правительством РФ было принято решение о строительстве новой железнодорожной линии Кизляр — Карлан-Юрт протяженностью 76,6 км, призванной способствовать подъему хозяйства Дагестана и обеспечить в создавшихся условиях нестабильного положения на Северном Кавказе связь между регионами России и Закавказья. В работах участвовали все строительно-монтажные поезда Севкавтрансстроя. Первое звено путевой решетки легло на земполотно у станции Кизляр уже в январе, а последнее — в июле 1997 г. у станции Бабаюрт, где и встретились строители Северного и Южного участков. За самоотверженный труд и своевременное открытие движения на всем протяжении линии, 14 работников ОАО «Севкавтрансстрой» отмечены наградами Госстроя РФ, Республики Дагестан, МПС и Корпорации «Трансстрой».

Сегодня организации Севкавтрансстроя заняты электрификацией участка Краснодар — Тихорецк и работами по усилению железнодорожной линии Туапсе — Адлер, выполняют противодеформационные мероприятия на железной дороге Крымская — Новороссийск, активно строят жилые дома, укладывают подъездные пути, возводят различные здания и сооружения в местах своей дислокации.

ОАО «Севкавтрансстрой» аккредитован как специализированный базовый центр (регистрационный № 386) по железнодорожному строительству и устройству оснований и покрытий взлетно-посадочных полос аэродромов.

Высоко отмечены трудовые заслуги генерального директора. В.М. Будницкий награжден орденом «Дружбы народов», знаками «Почетный железнодорожник» и «Почетный транспортный строитель», удостоен званий «Заслуженный строитель РФ», «Лучший строитель Дона», «Заслуженный строитель Республики Дагестан».

Немало талантливых инженерно-технических работников треста в разные годы было выдвинуто на руководящие посты в организациях Минтрансстроя и МПС, это В.В. Бердников, В.В. Джабидзе, М.К. Муджири, М.Т. Швец, М.А. Мурханов, В.И. Донской, А.Н. Михайлов, В.А. Мочульский, В.Я. Бабич, А.Л. Рижук, Н.И. Луценко, В.А. Щипицын, В.П. Головенко, С.И. Быкадоров, С.Д. Пилиди и многие другие.