



**АНАТОЛИЙ
ИВАНОВИЧ ТИМОХА**

Родился в 1945 г.
в г. Павлограде
Днепропетровской области.
Окончил в 1989 г.
Харьковский институт
инженеров
железнодорожного
транспорта. Инженер путей
сообщения. Работал
мастером, прорабом МК-17
треста
«Сибстроймеханизация»,
мастером, начальником
МК-3, зам. управляющего
трестом
«Южстроймеханизация»,
начальником СУ-110, зам.,
управляющим трестом
«Южтрансстрой». Академик
Академии транспорта
Украины, Член-
корреспондент Академии
строительства Украины.
Награжден 3 медалями
СССР. Заслуженный
строитель Украины.
Заслуженный строитель
Башкирской АССР.
Почетный
железнодорожник.
Почетный транспортный
строитель.

Харьковский Южтрансстрой вчера и сегодня

А.И. ТИМОХА

На трудовом счету созданного в 1938 г. Управления «Южстройпуть» (в дальнейшем трест «Южтрансстрой») множество больших и малых объектов самого различного назначения и степени сложности на Южной, Горьковской и Приволжской железных дорогах, на Харьковском метрополитене. Помимо десятков тысяч стальных трасс, новых и реконструированных, Южтрансстрой возводил вокзалы, жилые корпуса, больницы, школы, детские сады в Украине (Харьковская, Полтавская, Сумская области) и в России (Белгородская, Горьковская, Саратовская области). Немало южтрансстроевцев потрудились и за рубежом страны.

В годы наивысшего расцвета в состав треста входило 5 строительно-монтажных поездов, строительное управление, Управление механизации, автобаза, Управление производственно-технической комплектации, завод «Стройдеталь». Общая численность работавших доходила до 4 тыс. человек. Его подразделения дислоцировались в Харькове (СМП-166, СУ-112), Полтаве (СМП-737), Лозовой (СМП-561), Купянске (СМП-392), Белгороде (СМП-512).

В честь 50-летия образования СССР коллективу был вручен юбилейный Почетный знак ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. В 1976 г. за высокие показатели в работе по итогам IX пятилетки он награжден орденом Трудового Красного Знамени, а к 70-летию Октябрьской революции – почетной грамотой Президиума Верховного Совета Украинской ССР.

В военное лихолетье харьковские транспортные строители обеспечивали эвакуацию важнейших объектов народного хозяйства и доставку грузов для нужд фронта. В дни Сталинградской битвы они сооружали и обслуживали

железнодорожные переправы, в том числе, линию Сталинград — Владимирка с паромной переправой через Волгу. Родина высоко оценила их труд, наградив орденами и медалями. Руководитель строителей-воинов Михаил Леонтьевич Бондаренко, первый управляющий трестом, был удостоен звания Героя Социалистического Труда. Войдя 23 августа 1943 г. вместе с войсками в освобожденный Харьков, южтрансстроевцы приступили к восстановлению разрушенного войной железнодорожного хозяйства. Быстро поднимались из руин вокзалы, локомотивные депо, паровозоремонтные заводы, мосты, жилые дома, железнодорожные станции, вновь пошли поезда по обновленным путям. Одновременно настойчиво наращивались мощности треста.

В 1954 г. Южтрансстрой передали Главному управлению Центра и Запада (позднее — Главное управление Поволжья и Юга) вновь образованного Министерства транспортного строительства. Вплоть до распада СССР трест решал задачи, связанные с развитием железнодорожного транспорта страны, черной металлургии, сельского хозяйства. С тех пор электрифицировано более 1200 км железных дорог, проложено более 1000 км новых и вторых путей, подъездов к предприятиям.

Харьков-пассажирский, Харьков-сортировочный, Основа, Купянск, Белгород, Валуйки, Полтава, Кременчуг, Лозовая, ИзюмЕ Вот далеко не полный список мест, где построены или реконструированы важнейшие объекты народного хозяйства, в том числе тепловозоремонтный и вагоноремонтный заводы, завод железобетонных шпал, несколько больниц, лечебница, школы, детсады, гостиницы, объекты культуры и спорта. Введено в эксплуатацию более 1 млн м² жилья, распахнули двери административные здания нескольких финансовых учреждений, областная контора госбанка, дома связи, гостиница «Белгород». С развитием Курской магнитной аномалии сооружены и электрифицированы железнодорожные пути Лебединского и Стойленского горно-обогатительных и Оскольского электрометаллургического комбинатов, завода горного оборудования. В короткий срок в эксплуатацию сдана 25-километровая линия скоростного трамвая от Старого Оскола к местному электрометаллургическому комбинату. Для харьковского метрополитена построили завод железобетонных конструкций и два комплекса депо. Проектный институт «Харгипротранс», размещавшийся когда-то в стесненных условиях в управлении Южной железной дороги, получил современное многоэтажное здание. Справили «производственное новоселье» и служащие Гипро заводтранса МПС.

Постоянно шло развитие собственной производственной базы. В сжатые



Михаил Леонтьевич Бондаренко. Герой Социалистического Труда. Начальник треста «Южтрансстрой» в 1955–1959 гг.

Вручение ордена «Трудового Красного Знамени» коллективу Южтрансстроя. 1976 г.





Здание вокзала
Харьков-пассажирский.

Владимир Александрович
Иванов.
Главный инженер,
управляющий трестом
«Южтрансстрой» в
1958–1971 гг.



сроки в Харькове ввели в эксплуатацию комбинат крупнопанельного домостроения серии «Мобиль» мощностью 140 тыс. м² площадей с керамзитным заводом по выпуску 200 тыс. м³ наполнителя в год. В 1989 г. в поселке Песочин, в содружестве с другими предприятиями и организациями, сдано 20 тыс. м² жилья, детсад-ясли с плавательным бассейном и зимним садом на 280 мест. В строительстве комплекса принимали участие многие коллективы Минтрансстроя.

На заводе «Стройдеталь» освоено производство железобетонных центрифугированных опор контактной сети (более 10 тыс. штук в год). Совместно с ЦНИИС Минтрансстроя разработана методика и приспособления по изготовлению и установке опор контактной сети с обратной коничностью. При возведении главного производственного корпуса Куряжского завода крупнопанельного домостроения внедрены легкие конструкции вместо железобетонных ферм пролетом 24 м и плит покрытий размером 3 x 6 м. За эти разработки трест получил в 1987 г. диплом ВЦСПС и Госкомитета СССР по науке и технике. Для подготовки высококвалифицированных рабочих Южтрансстрой построил СПТУ на 480 мест в Полтаве

(при СМП-737) и на 720 мест в Харькове (при СУ-112).

За успешное выполнение пятилетних планов более 200 работников награждены высокими правительственными наградами. Орден Ленина у бывшего бригадира монтеров пути СМП-737 И.К. Бублия, ордена Знак почета и Трудового Красного Знамени – у начальника СМП-737 А.М. Ландаря. Специалисты треста сооружали объекты в КНР, Вьетнаме, Румынии, Чехословакии, Монголии, Индии, Сирии, Афганистане, Алжире, Египте, Финляндии, на Кубе.

В разное время во главе Южтрансстроя стояли Михаил Леонтьевич Бондаренко (1938 - 1959 гг.), Герой Социалистического Труда, кавалер многих орденов и медалей; Владимир Александрович Иванов (1959-1970 гг.), награжденный орденами Ленина, Октябрьской революции и многими медалями; Владимир Александрович Мочульский (1970 - 1980 гг.), обладатель ордена Ленина и медалей, заслуженный строитель Украины; Борис Степанович Крюков (1980-1982 гг.), чей труд отмечен орденами Трудового Красного Знамени, знаком почета, орденом Труда 3-й степени СРВ и медалями, званием Почетный транспортный строитель; Юрий Степанович Мкртчян (1982-1990 гг.), заслуженный строитель Украины, депутат Верховного Совета УССР, Почетный транспортный строитель, Почетный железнодорожник; Анатолий Иванович Тимоха (1990-2001 гг.), заслуженный строитель Башкирской ССР и Украины, Почетный транспортный строитель, Почетный железнодорожник.

После принятия в 90-х годах на Украине закона об аренде государственного имущества Южтрансстрой был зарегистрирован как единый целостный строительный комплекс. Позже – автобаза, завод «Стройдеталь», Куряжский завод «КПД» получили права юридических лиц. Их примеру последовали другие подразделения, объединившиеся впоследствии в рамках Южтрансстроя. С выходом закона о приватизации арендных предприятий они создали ЗАО и командитные предприятия. В настоящее время на базе бывшего треста сформированы закрытые акционерные общества «Харьковтрансстрой», правопреемник треста (управляющий А.И. Тимоха), «Полтавтрансстрой» (управляющий А.М. Ландарь), «Куряжский домостроительный комбинат» (президент Э.Ш. Тер-Степанян), УМ «Южтрансстрой» (директор Н.И. Тимоха), «Стройдеталь сервис» (директор А.С. Спольник), «Купянсктрансстрой»; ООО СМП-166 (директор П.М. Кулинич), командитные предприятия СМП-7 (директор В.Г. Рабчук) и Автобаза «Южтрансстрой» (директор Н.Н. Жемчугов).

По решению учредителей (ЗАО «Харьковтрансстрой», «Полтавтрансстрой», «Куряжский домостроительный комбинат»; УМ «Южтрансстрой», «Купянсктрансстрой» и кооперативного проектного института «ЮжтрансНИИпроект») взамен объединения Южтрансстрой создается одноименное АОЗТ, руководителем которого становится А.И. Тимоха (до 2001 г., в данное время его возглавляет С.С. Журавлев). Все эти предприятия на правах членов вошли в расположенную в Киеве и содержащуюся на их взносы государственную Корпорацию «Укртрансстрой».

В последние годы ЗАО «Харьковтрансстрой» и ЗАО «КДСК» вложили немало сил и средств в строительство Юльевского газоконденсатного промысла и подъездного железнодорожного пути к нему. Продолжают возводить жилье для управлений Харьковгаздобыча и Харьковтрансгаз.

Не снизил темпов работ и Полтавтрансстрой, учрежденный СМП-737 треста «Южтрансстрой». Его коллектив увеличился более чем в 2 раза, он строит много жилья по заказам населения. Все это стало возможным благодаря развитой производственной базе, созданной с помощью Минтрансстроя. В свое время рабочие и инже-



Гостиница
Харьков-пассажирский.
1986 г.

Депо метрополитена.
1985 г.





Борис Степанович
Крюков.
Управляющий трестом
«Южтрансстрой»
в 1980–1982 гг.

Здание проектных
институтов
«Харгипротранс»
и «Гипрозаводтранс».
1979 г.

неры Полтавтрансстрой восстанавливали Полтавский, Кременчугский, Ромодановский, Миргородский, Лубенский железнодорожные узлы, Полтавский тепловозремонтный завод, построили заново вокзалы Полтава-Южный и Полтава-Киевский, завод железобетонных шпал и депо в Кременчуге, летное училище, промыво-пропарочную станцию, сдали в эксплуатацию более 0,5 млн м² жилья. Они работали на строительстве Куряжского ДСК, санатория «Южный» в Миргороде — одного из лучших лечебных учреждений Украины, электрифицировали Южную и Свердловскую железные дороги.

Внедрение новых технологий, современных материалов и конструкций, сокращение сроков строительства, высокое качество работ позволяют сегодня «Полтавтрансстрою» успешно конкурировать на рынке, сохранять, развивать и совершенствовать производственную базу, наращивать силы и квалификацию коллектива, содержать собственный производственный лицей. С 1972 г. во главе его стоит Заслуженный строитель Украины, Почетный транспортный строитель, Почетный железнодорожник, академик Академии строительства Украины, академик транспорта Украины Алексей Михайлович Ландарь.

Из воспоминаний Бориса Степановича КРЮКОВА

В системе Минтрансстрой — я со дня его образования. Прошел путь от старшего десятника до главного инженера Южтрансстрой. Позднее, в 1980-1982 гг., был его управляющим. 5 лет руководил группой советских специалистов на реконструкции Ханойского железнодорожного узла во Вьетнаме.

Вспоминаю, какими быстрыми темпами в 70-80-х годах наращивались производственные мощности на Курской магнитной аномалии в районе го-

родов Губкин и Старый Оскол. Южтрансстрой вел железнодорожные пути на Лебединском и Стойленском горно-обогатительных и Оскольском электрометаллургическом комбинатах вместе с коллективами Мостостроев № 1 и № 5 и автодорожного треста «Дондорстрой».

Строительство объектов черной металлургии находилось в ту пору под особым контролем правительства. Регулярные и тщательные разборы хода работ проводились под руководством заместителя Председателя Совета Министров СССР В.Э. Дымшица с участием министров черной металлургии, строительства, монтажных и специальных работ. Наше ведомство на этих строгих разборах обычно представлял заместитель министра транспорт-



ного строительства В.А. Брежнев, отличавшийся обстоятельными и содержательными выступлениями. Владимир Аркадьевич любил объезжать и мерить пешим шагом наиболее важные объекты и, опираясь на свои наблюдения, проводить известные своей взыскательностью совещания, по итогам которых принимались самые неотложные и действенные меры, а если требовалось, то и устанавливался особый контроль за исполнением принятых на совещании решений. Поэтому планы и задания, как правило, выполнялись точно в срок и с высоким качеством.

Работая во Вьетнаме, мы постоянно ощущали поддержку Минтрансстроя. Заместитель министра Виктор Михайлович Козлов часто приезжал на реконструкцию ханойского железнодорожного узла и строительство моста через реку Красная, регулярно встречался со специалистами, интересовался условиями их жизни, быта. Не оставляли коллективы без внимания и действенной помощи начальник ВО «Зарубежтехнотранс» Дмитрий Максимович Екимчев, его заместители и другие руководители объединения.

За все время работы не припомню случая некачественного подбора кадров в организациях треста. Особо большое внимание этому вопросу уделялось в ГУЖДС Поволжья и Юга — Николаем Васильевичем Мухиным, Евгением Ефимовичем Плотниковым, Геннадием Васильевичем Фалалеевым, Владимиром Тихоновичем Наротневым. Они всегда находили время побывать на стройках, лично ознакомиться с делами и посодействовать в решении неотложных проблем.

Самые заметные и яркие руководители нашего треста, проявившие высокие организаторские способности и накопившие богатый производственный опыт, ушли на повышение в Главк, как, например, М.К. Муджири, В.А. Мочульский, Ю.С. Снежницкий.



Николай Васильевич
Мухин.

Начальник
Главжелдорстроя
Поволжья и Юга
в 1958–1968 гг.



Купянск-сортировочный.
1971 г.