

## ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Начальнику Минераловодской дистанции погрузочно-разгрузочных работ

**Анатолию Алексеевичу НЕБОЖЕНКО.**

Уважаемый Анатолий Алексеевич!

От всей души поздравляем Вас, талантливого организатора, руководителя, настоящего «профи» в своем деле, с 55-летним юбилеем!

Желаем, чтобы здоровье Ваше было богатырски отменным, а годы жизни – долгими, яркими и благополучными! И пусть «на Вашу улицу» почаще приходит праздник, и жизнь кажется прекрасной! Счастья, благоденствия Вам и Вашей семье!

\*\*\*

Механизатору Таганрогского производственного участка дирекции по управлению терминально-складским комплексом

**Ромазану Михайловичу КУТЬКИНУ.**

Уважаемый Ромазан Михайлович!

Почти четверть века связаны Вы трудовыми узами с железной дорогой. За эти годы Вы стали настоящим докой в своем деле, авторитетным и уважаемым!

Примите наши самые горячие поздравления в связи с юбилеем – 55-летием!

Желаем Вам сибирского здоровья, кавказского долголетия, российского оптимизма!

Пусть рядом с Вами всегда будут те, кому Вы доверяете, кто Вас понимает, ценит, любит!

Счастья Вам, отличной «погоды» и финансового достатка в доме!

**Р.Новиков,**  
**начальник дирекции**  
**Л.Тарасова,**  
**председатель профкома**  
\*\*\*

Осмотрщику вагонного депо Лихая

**Сергею Ивановичу ПОТАПОВУ.**

Уважаемый Сергей Иванович!

Трудно переоценить Ваш вклад в дело надежного обеспечения безопасности движения поездов. За многолетнему – Ваш опыт, профессиональные знания, высокий уровень ответственности.

Примите наши самые добрые поздравления в связи с «золотым», 50-летним юбилеем!

Желаем, чтобы здоровье Ваше было отменным, а век Вашей жизни – долгим, плодотворным, щедрым на все хорошее для Вас и Ваших близких людей!

И пусть все, о чем Вы мечтаете, придет к Вам!

**В.Дюбин,**  
**начальник депо**  
**Н.Долгушин,**  
**председатель профкома**

# На границе Ростова и Нахичевани

## 95 лет назад было построено здание, где располагается управление СКЖД

К 145-ЛЕТИЮ СКЖД

*Виталий Сидоренко,*  
*ветеран СКЖД,*  
*почетный железнодорожник*

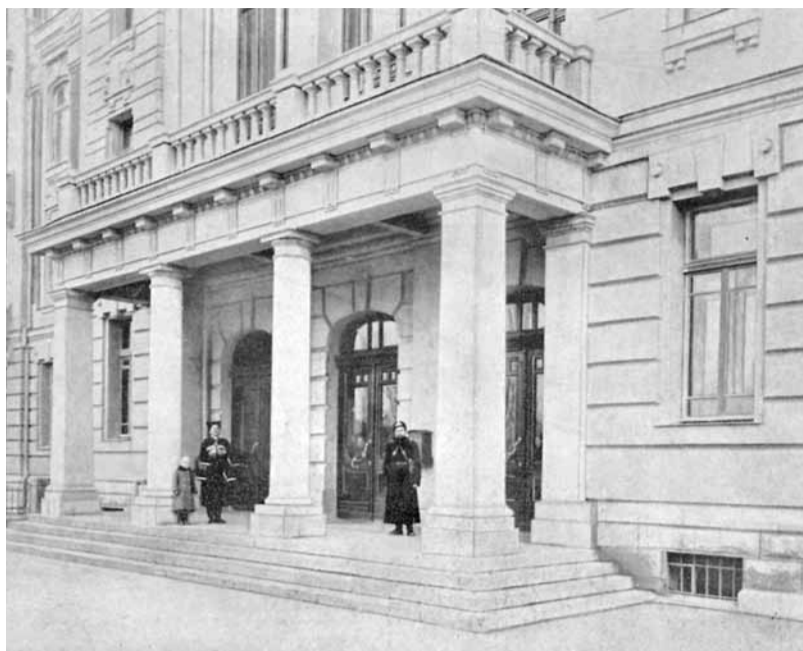
До этого специального здания у акционерного общества Ростово-Владикавказской железной дороги, построенного за три года линию протяженностью 652 версты (703 км) от Ростова до Владикавказа, не было. Персонал управления дороги размещался тогда в домах на привокзальной площади.

К началу XX столетия протяженность магистрали увеличилась до 2300 верст: были построены линии от Тихорецкой до Новороссийска, от Беслана до Петровска (Махачкалы) и далее через Дербент до Баку, от Тихорецкой к Царицыну, от Кавказской на Ставрополь, от Минеральных Вод до Кисловодска и Железноводска. Объем перевозок грузов за это время вырос в 30 раз, валовой доход – в 15. Увеличился и штат работников, в том числе в аппарате управления дороги. Старых домов не хватало, приходилось арендовать помещения у частных лиц, в домах, разбросанных по всему городу.

И вот в 1910 году было принято решение построить новое здание. Земельный участок площадью 3256 квадратных саженей (14821 кв. м) приобрели в Нахичевани, которая тогда была отдельным населенным пунктом и еще не входила в состав Ростова – фактически на тогдашней границе между этими городами.

Был объявлен конкурс на лучший проект дома. Из представленных 27 вариантов отобрали и наградили премиями три лучших. Но и они не полностью удовлетворяли конкурсную комиссию. В итоге был приобретен и принят к исполнению внеконкурсный проект архитектора Вальтера, который превышал по своим размерам первоначально заданную условиями конкурса площадь.

Разработка планов и рабочих чертежей, проектирование фасадов, составление смет и непосредственное руководство строительством было поручено гражданскому инженеру технического отдела службы пути



Александр Буткову.

Строительные работы развернулись в июле 1911 года. К концу летнего сезона уже была закончена кладка фундамента, большей части цоколя и стен полуподвального этажа. В зимнее время работы на цоколе велись в тепляках. В конце октября 1912 года кирпичная кладка стен была завершена, окна остеклены, закончены междуэтажные перекрытия, установлен один из отопительных котлов и начаты внутренние отделочные работы.

К 1 мая 1913 года закончилась отделка четвертого этажа, к 1 июня – третьего. По мере окончания отделочных работ этажи поочередно заселялись службами управления дороги. Осенью все работы были завершены, и новый дом вступил в строй.

27 октября (9 ноября по новому стилю) 1913 года состоялось его торжественное освящение. Парадный подъезд, вестибюль, главную лестницу и зал совета украсили флагами и тканями национальных цветов, устали тропическими растениями.

К полудню зал совета на втором этаже заполнился приглашенными на торжество представителями городских властей Ростова и Нахичевани, военного, судебного и финансового ведомств, другими почетными гостями и служащими управления дороги.

Гостей встречали председатель правления общества Владикавказской дороги Владимир Печ-

ковский и управляющий дорогой Эдуард Кригер-Войновский. Молебен совершал настоятель ростовской Рождество-Богородичной церкви протоиерей отец Лебедев.

По окончании богослужения участники торжества провозгласили многая лета всем тогдашним руководителям государства, отрасли и дороги, а также всем служащим магистрали. А протоиерей отец Лебедев особо отметил большую культурно-просветительную деятельность Владикавказской дороги и ее значение для всего Северного Кавказа.

Новое административное здание управления дороги занимало целый квартал свободной территории города Нахичевани на границе с Ростовом. Строилось основательно, добротно, из материалов высокого качества.

Кирпичные стены четвертого и третьего этажей имели толщину 0,70 м, второго и первого – 0,83, полуподвального – 0,96. Фундаменты и часть стен полуподвала были сложены из бутового камня. Цоколь облицован песчаником темно-серого цвета со станции Замчалово.

Междуэтажные перекрытия были выполнены из железобетона, а потолочное перекрытие, отделяющее верхний этаж от чердака, устроено из двойного ряда железобетонных плит, опирающихся на нижнюю и верхнюю полки двутавровых балок; тем самым обеспечивалась теплоизоляция и надежная противопожарная безопасность.

Морской песок для изготовления бетона завозился из Мариуполя, смешивался в равных долях с чистым донским песком. Гальку добывали в карьерах на станции Кавказская, а перед смешиванием тщательно промывали.

В новом здании были установлены три пассажирских и один грузовой лифты, устроено электрическое освещение, телефонная и телеграфная связь, пароводяное отопление от своей котельной, водоснабжение, канализация.

В нем, помимо основных служб дороги, располагались библиотека с читальным залом, литография, столовая с кухонными помещениями, буфет, магазин общества потребителей, шинель-

ные, уборные, приемный покой с рентгеновским аппаратом, квартира смотрителя здания.

Для бесперебойного водоснабжения на чердаке установили запасные баки емкостью до двух тысяч ведер. Общая стоимость работ по возведению дома составила в сумме 1549,9 тысячи рублей. За вычетом расходов на приобретение земельного участка и некоторые дополнительные работы стоимость самого здания составила 1339,5 тысяч рублей.

Это было до такой степени серьезным событием для железнодорожников, что в 1915 году общество Владикавказской железной дороги решило выпустить небольшую книжку «Постройка дома управления дороги» с описанием проекта здания, устройства железобетонных перекрытий, отопления и вентиляции, водоснабжения и канализации, электрического оборудования. В ней были напечатаны исполнительная смета, чертежи фасадов здания, архитектурных деталей, схемы и планы двора, всех этажей, полуподвала и чердака.

Отдадим должное тем, кто создал это функциональное и архитектурно значимое здание, которое, будем надеяться, послужит еще не один десяток лет нынешнему и будущим поколениям железнодорожников.

За истекшие 95 лет произошли радикальные изменения и в стране, и на железнодорожном транспорте. Дорога несколько раз меняла свое название (Владикавказская, Азово-Черноморская, имени Ворошилова, Северо-Кавказская), границы, форму собственности и структуру управления.

Но все эти годы неизменно в здании, выстроенном в 1913 году, размещался центр управления эксплуатационной и хозяйственной деятельностью железной дороги, осуществлявшей перевозки на Дону и Северном Кавказе. Лишь однажды работники управления дороги были вынуждены покинуть свой родной дом. Случилось это в Великую Отечественную войну, когда Ростов захватили войска нацистской Германии. Во время немецкой оккупации здесь размещалось гестапо. При отступлении гитлеровцы здание подожгли, и вернувшимся из эвакуации работникам управления первое время пришлось тесниться в соседнем жилом доме. Большинству из них довелось немало потрудиться на восстановлении сгоревшего здания, прежде чем занять в нем свое рабочее место.

С той поры прошли десятки лет, строение время от времени ремонтировалось и обновлялось, но все же обветшали кровля, деревянные окна и двери, были утрачены отдельные архитектурные детали. Чтобы сохранить это замечательное здание, в последние годы по инициативе руководства СКЖД были проведены масштабные ремонтно-реставрационные работы, и теперь дом, где расположено управление дороги, предстает взору не только обновленным, но и почти в первозданном виде.

