

К ВОПРОСУ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В СОЧИ (1914-1950 ГГ.)

О.В. Кириченко, А.А. Черкасов

Сочинский государственный университет туризма и курортного дела, Россия
354000, г. Сочи, ул. Советская, 26а

Аннотация. В статье рассматриваются вехи истории железнодорожного строительства на территории Большого Сочи.

Ключевые слова: железнодорожное строительство, Сочи, первая половина XX века.

Богатство природы – леса, недра и воды – так разносторонне и обильны в г. Сочи на начало XX в., что способствовали проведению железной дороги. Также общий экономический рост края отражался на громадном подъеме города: выросло число жителей города, расширились населенные пункты, возрос ввоза продукции, быстрое умножение числа санаториев, гостиниц, различных общественных организаций, что требовало развитию связей с другими территориями [1].

В городе большое значение приобрели все виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, морской и авиационный. Главную роль в перевозке пассажиров и грузов в Сочи в конце XIX – начале XX вв. играл железнодорожный транспорт [2].

Первый сильный толчок развитию железнодорожного транспорта дало проведение в 1888 г. железнодорожной ветви Тихорецкая – Новороссийск, а затем – Новороссийск – Сухумского шоссе (Голодное) [3].

Уверенность в проведении черноморской береговой железной дороги распространилась в скором времени у населения города. Крупные пункты побережья заинтересовались в проведении этой дороги, избрали представителей в общую от побережья депутацию, уполномочив ее выяснить положение дела о проведении дороги и хлопотать о скорейшем ее сооружении. Для этого Сухумское и Сочинское общество сельского хозяйства снабдили своих представителей теми статистическими материалами, которые им удалось собрать, а В.И. Суругин поделился сведениями об обороте кредитных учреждений и обложений. Члены депутации: А.И. Гордон (Сочи), Н.А. Костарев (Сочи), И.Н. Кривоненко (Туапсе), А.Ф. Куличенко (Хоста), А.А. Калачев (Адлер), В.В. Маркевич (Сухуми), В.Ф. Подгурский (Сочи), Д.Н. Филиппов (Гудауты)[4].

Первое Учредительное общее собрание акционеров, на котором был выбран состав правления, состоялось 20 октября 1912 г. в Петербурге.

Учредители: инженер путей сообщения советник Николай Николаевич Перцов, действительные статские советники Алексей Иванович Путилов и

Сергей Степанович Хрулев. Протяжение линии Туапсе – Сухуми – Квалони около 322 верст [5].

Провозная способность дороги должна быть рассчитана в сутки на две пары пассажирских и две пары товарных сквозных поездов.

Председателем Правления был назначен Н.Н. Перцов. Управление по сооружению железной дороги находилось в городе Сочи.

Строительство началось 15 июня 1914 г. Длина – 357 км. Строительство было разбито на 5 участков (Туапсе – Сочи – Гагры – Гудаутах – Сухуми).

1915 г. – по всей линии идет планирование земляного полотна, строительство тоннелей и других сооружений. Уложиться в сроки, однако, не удалось: с Октябрьской революцией и гражданской войной надолго приостановили работы на дороге.

Временное движение поездов было открыто там, где успели уложить рельсы – на участке Туапсе – Сочи и Ахал – Сенаки – Хета (20 км).

До революции в Сочи железная дорога не действовала. В 1917 г. железнодорожная ветка была проложена до Хосты, и по ней прошли первые поезда. Но многие отрезки железнодорожного пути были проложены по временной схеме, и регулярного железнодорожного сообщения с городом не было [6].

Лишь с окончанием строительства в 1925 г. железнодорожной ветви от Сочи до Мацесты город стал железнодорожным узлом, осуществлявшим крупные пассажирские и грузовые перевозки.

В 1936 г. в Сочи приходило 8 пассажирских поездов (2 из Москвы, 2 из Армавира, 2 из Туапсе и др.). Особенно оживленно в этот период действовала железнодорожная ветка на Мацесту, которая обслуживала отдыхающих, лечившихся сероводородными ваннами. По ней ежедневно ходило 16 ванн поездов.

Никому не известный Сочи являлся конечной железнодорожной станцией линии Ленинград – Москва – Сочи. Железная дорога, связывавшая Закавказье с Россией, была проложена в 1942–1943 гг.

В 1939 г. грузооборот станции Сочи по отправлению грузов составил 21,2 тыс. тонн, а по прибытию – 262,5 тыс. тонн. Преобладающими грузами, доставлявшимися в Сочи, были минерально-строительные и лесные материалы [7].

Проведение железного пути вызвало устройство подземных работ, которые соединили отдалённые места побережья с прибрежными населёнными пунктами; вызвало общий экономический подъем, который заставил в городе ввести полное городское самоуправление, а более сложные хозяйственные отношения неминуемо повели к введению земства, упорядочению и налаживанию хаотичного до того времени хозяйства. Кроме экономического значения железная дорога имеет большое транзитное, политическое и стратегическое значение.

Примечания:

1. Черкасов А.А. Центр и окраины: Сочи в период царствования императора Николая II (1894-1917). Монография. Сочи: РИО СГУТиКД, 2009. 242 с.
2. Krinko E.F., Romanova G.M., Cherkasova I. Yu. Sochi in pre-revolutionary period: resort complex development // European researcher. 2011. № 4 (6). P. 360–365.
3. Сочи: форт, пост, посад, город (1838-1917) / Сост. А. Козырев. Сочи, 2000. С.23.
4. Записка депутации от Черноморского побережья о проведении Черноморской железной дороги. СПб., 1912. С.3.
5. Сочи: форт, пост, посад, город (1838-1917) / Сост. А. Козырев. Сочи, 2000. С.61–62.
6. Гордон К.А. Старый Сочи конца XIX – начала XX вв. Воспоминания, очерки. Сочи, 2004. С. 82–83.
7. История Большого Сочи (1917-1990 гг.). Сочи, 2000. С. 29.