

## **Развитие автомобильного транспорта в г. Сочи в 1920–1940 гг.**

**Ю.Б. Румянцева**

Сочинский государственный университет, Россия  
354000, г. Сочи, ул. Советская, 26а

**Аннотация.** В статье рассматривается развитие автомобильного транспорта в городе Сочи в 1920-1940-е гг.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, Сочи, 1920–1940 гг.

В период 1920–1940 гг. в городе большое развитие получили все виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, морской и авиационный.

Большую роль в перевозке пассажиров и грузов в Сочи в эти годы играл автомобильный транспорт, который достался еще от дореволюционной власти [1]. После установления советской власти в Сочинском районе при Сочинском окружном Совете народного хозяйства был организован транспортный подотдел экономического отдела «Трамот», призванный упорядочить транспортное дело в Сочи. Основная его деятельность заключалась в перевозке людей и грузов.

В 1920 г. в распоряжении «Трамонта» имелось четыре грузовых автомобиля марок «Муланд», «Напир» и «Альбион». Легковых автомобилей не было, но имелось два автобуса марки «Стевер», требовавшие капитального ремонта.

Ремонт автомобилей производился в автомобильной мастерской Черноморской железной дороги. После ремонта автобусы планировалось использовать для курсирования между Сочи и Мацестой, а также между Сочи и Туапсе.

С большой нагрузкой использовался гужевой транспорт. Подотдел имел восемь лошадей, две линейки, фаэтон, бричку и четыре телеги [2].

Материально-техническая база «Трамонта» укреплялась различным транспортом и инвентарем, получаемым от трофейной комиссии 9-й армии. Транспорт выдавался различным организациям города по заявкам-требованиям. Наибольшее число требований поступало от третьего Сочинского полка для перевозки продовольствия и людей в Адлер и на Красную Поляну.

Сочинский исполком на своих заседаниях немало внимания уделял развитию транспорта. В мае 1925 г. и мае 1927 г. были приняты постановления Сочинского РИКа «О регистрации транспортных средств», в которых говорилось о необходимости введения номерного знака, обязательном техническом осмотре и о правилах его проведения.

В постановлении райисполкома от 4 августа 1925 г. «О порядке движе-

ния и пользования автомобилями и мотоциклами» были определены правила движения по г. Сочи и за пределами городской черты. «Управляющий автомобилем или мотоциклом должен ехать по правой стороне и, если того потребуют обстоятельства, серединой улицы, но отнюдь не переезжая на левую сторону», «Предельная скорость автомобиля не должна превышать 15 километров в час». В постановлении говорилось также о правилах движения с наступлением темноты, на перекрестках, «о помощи жертвам случая», о необходимости содержать автомобиль в безопасном состоянии и необходимости иметь документы.

В 1925 г. было основано отделение автотранспортного торгово-промышленного акционерного общества «Автопромторг» Северо-Кавказской краевой конторы «Севкававтопромторг». В 1927 г. это отделение состояло из районного управления в Сочи, трех агентств: в Туапсе, Адлере и Гаграх и двух промежуточных станций в Хосте и Пиленково.

При райуправлении в Сочи имелся гараж на 17 машин, ремонтная мастерская, станция отправления машин. Отделение имело 30 машин, из них 22 автобуса, 6 грузовых машин, мотоцикл и легковой автомобиль.

Основной задачей Сочинского отделения являлось регулярное автобусное сообщение между Сочи и Хостой, Адлером, Пиленково, Гаграми, пос. Бзыбь, а во время курортного сезона – с Мацестой и Красной Поляной. Кроме автобусного сообщения, Сочинское отделение осуществляло экскурсионные поездки, а также перевозку грузов и почты.

В 1929 г. на базе Сочинского отделения «Автоматпромторга» было организовано отделение автогужевого транспортного отдела Северо-Кавказских им. С.Д.Маркова железных дорог «СКАГТОДОР».

В 1920 – начале 1930-х гг. на курорте ходили маловместительные автобусы иностранных марок: «Рено», «Сиа», «Форд». Они были далеко не комфортабельны. Персональным транспортом все еще оставались извозчики.

Начало 1930-х гг. ознаменовалось бурным ростом курорта. Началась разработка генеральных планов развития Южного берега Крыма и города-курорта Сочи. В 1933 г. под руководством архитектора Н. Несесиса была закончена разработка и принят к реализации первый генеральный план реконструкции курорта Сочи-Мацеста. Город был объявлен ударной стройкой страны. Особое внимание уделялось благоустройству территории, строительству транспортных коммуникаций, устройству противооползневых сооружений. В сжатые сроки были построены такие сложные инженерные сооружения как Ривьерский мост, Верещагинский и Мацестинский виадуки. О темпах строительства может свидетельствовать такой факт, что в 1935 г. асфальтовая одиннадцатикилометровая дорога на вершину горы Ахун была проложена всего за 102 дня.

Рядом со старым извилистым Сухумским шоссе в 1936 г. построен Курортный проспект (носивший в то время название Сталинского), ставший главной магистралью города. Дорога от центра города до Мацесты сократилась на 5 километров.

Потребность города в автотранспорте резко увеличилась. Расширение

курорта повлекло за собою рост автомобильного парка и дальнейшую централизацию руководства автомобильными перевозками.

В 1931 г. Сочинское отделение автогужевого транспорта отдела «СКАГ-ТОДОРА» было реорганизовано в контору «Союзтранса» Северо-Кавказской краевой конторы при наркомате путей сообщения. В это же время Сочинский «Союзтранс» получил первые отечественные автомобили «Газ». Первенцев автомобильной промышленности сменили ГАЗ-М1 «эмки». На «эмке» впервые появился шашечный трафарет – знак такси.

В 1932 г. Сочинское отделение «Союзтранса» стало подчиняться дирекции Всесоюзного объединения «Союзтранс» управления шоссейно-грунтовых дорог автомобильно-авиационного транспорта при Совнаркомом СССР (ШГДААГИ).

При отделении был конный парк. В Сочи – 28, а в Адлере – 16 лошадей. В 1933 г. Сочинское отделение было реорганизовано в дирекцию объединения «Союзтранс» того же подчинения. В нем было 97 автомашин: 30 грузовых, 33 автобуса, 34 такси [3].

Открылось регулярное сообщение по маршруту Мацеста-Кудепста. В 1935 г. объединением «Союзтранс» было перевезено 5 млн 262 тыс. пассажиров, в 1936 г. уже более 7 млн чел..

В 1936 г. «Союзтранс» переименован в автотранспортное управление (УАТ). В Сочи поступили новые машины – ЗИС-101.

В 1940 г. УАТ имел две автобазы: автобусов и таксомоторов. В это время автобусное движение осуществлялось по 34 маршрутам, общей протяженностью 960 км. Из них 22 маршрута были по городу, 12 маршрутов были междугородние и экскурсионные [4].

За пять предвоенных лет количество машин увеличилось с 128 до 190. Появились комфортабельные автобусы «ЗИС-8», «ЗИС-16». В 1934 г. количество автомобилей в городе составило – 50 грузовых, 25 автобусов и 25 легковых. В 1940 г. в Сочи имелось 90 автобусов, 369 легковых автомашин и 504 грузовых. За 1939 г. грузовым автопарком было перевезено 898,5 тыс. т грузов.

Таким образом, в 20–40-е гг. XX столетия количество автомобильного транспорта в Сочи значительно возросло, что обусловило социально-экономическое развитие города и значительно ускорило процесс развития города-курорта.

#### **Примечания:**

1. Cherkasov A.A. Provincial town transportation system in early XX century (Sochi posad case study) // European researcher. 2011. № 1 (3). P. 38–43.

2. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 48. Л. 18.

3. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 48. Л. 22.

4. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 48. Л. 23.