

UDC 93/94

**SOCHI TRANSPORT SYSTEM IN 1950s – EARLY 1960s:
PROJECTS AND REALIZATION**¹ Ivan A. Ermachkov² Alexander A. Cherkasov³ Vyacheslav I. Menjkovsky

¹ Sochi State University for Tourism and Recreation
Sovetskaya street 26a, Sochi city, Krasnodar Krai, 354000, Russia
Lecturer of Sochi State University for Tourism and Recreation College
E-mail: eiao7@rambler.ru

² Sochi State University for Tourism and Recreation
Sovetskaya street 26a, Sochi city, Krasnodar Krai, 354000, Russia
Doctor of History, Professor
E-mail: sochio03@rambler.ru

³ Belarusian State University
6, Krasnoarmeiskaia St., Minsk, Belarus, 220030
Doctor of History, History Department, Professor
E-mail: menkovski@bsu.by

Resort city transport system is one of main indicators of resort attractiveness. The article examines project activity of transport system development in 1950s and attempts of its implementation.

Keywords: transport system, Sochi city, 1950s, project.

В 1950-е гг. Сочи был небольшим, хотя и необычным в географическом и климатическом отношении, городом. Сочи состоял из современных Центрального и Хостинского районов, а с 1961 г. Президиумом Верховного Совета РСФСР было принято решение о присоединении к городу Сочи еще двух районов: с северной стороны – Лазаревский, с южной – Адлерский [1]. Если первый уже был ориентирован на курортное развитие (об этом говорит наличие санаториев, домов отдыха, туристических баз, пансионатов), то второй был исключительно аграрным районом. Отметим, что Лазаревский и Адлерский районы располагали значительным потенциалом развития.

Сочи – город необычной географии, где достаточно сложно организовать работу транспорта. В изучаемый период в г. Сочи были представлены следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, авиатранспорт.

В официальной переписке с Министерствами Советского Союза и РСФСР Горисполком активно стремился к транспортному развитию Сочи. Уделялось внимание и дорогам местного значения. Так, руководство города неоднократно обращалось к министру автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Ф.А. Калабухову с просьбой о выделении дополнительного финансирования на ремонт и содержание дороги на участке Дагомыс – Солох-Аул. К 1962 г. в результате давности стройки (1913 г.) и длительной эксплуатации без капитально-восстановительных ремонтов пришла «данная дорога пришла в трудно проезжаемое состояние» [2]. Такое состояние дороги не обеспечивало нормальной и безопасной работы автомобильного транспорта по обеспечению пассажирских перевозок, по снабжению горных населенных пунктов продовольствием и другими товарами, срывало грузоперевозки Дагомысского и Солох-Аульского чайных совхозов.

В результате многое в вопросе строительства новых и ремонте старых дорог удалось решить.

Ежегодно пополнялся автопарк автотранспортного управления, но количество личного автотранспорта росло незначительными темпами. Это связано с тем, что в течение ряда лет не выделялись легковые автомобили для розничной продажи населению [3].

Активно устанавливались новые и дополнительные маршруты автобусов в отдаленные районы города.

В 1950-е гг. был разработан проект строительства троллейбусного сообщения в Сочи. Были утверждены трассы троллейбусного транспорта:

1. Вокзал – Старая Мацеста;
2. Кавказская Ривьера – Старая Мацеста;
3. Ривьера – мясокомбинат;
4. Ривьера – Н.Сочи;
5. Н. Мацеста – Хоста.

Предполагалось, что троллейбусы будут ездить с интервалом не более пяти минут. В условиях повышающейся популярности курорта Сочи это могло удовлетворить спрос на доступный общественный транспорт. Но возникла бы необходимость проводить необходимые для троллейбусов коммуникации, которые бы изменили облик центральных сочинских улиц. Позже отказались от строительства троллейбусной линии.

Железнодорожный транспорт для Сочи имел огромное значение и в изучаемый период. Он был удобен для приезда и отъезда гостей курорта. Ежегодно пассажиропоток увеличивался, повышалось качество обслуживания на вокзалах, благоустраивалась территория.

В 1952 г. в Сочи был открыт железнодорожный вокзал, который совсем скоро стал визитной карточкой города [4]. Ежегодно перед началом курортного сезона на сочинском железнодорожном вокзале производился косметический ремонт помещений, реставрировались справочные указатели, озеленялась вокзальная территория [5]. В начале 1960-х гг. через Сочи в сутки в среднем проходило 11 поездов.

Но были и проблемы. Городские железнодорожные кассы в Сочи были размещены на привокзальной площади в одноэтажном здании бывшей районной библиотеки. Указанное здание не обеспечивало условий культурного обслуживания пассажиров, т.к. вместимость его не более 200 чел. (ежедневная продажа билетов составляла 6–8 тыс. в сутки) [6]. Был поставлен вопрос о строительстве новых билетных касс.

Важным для Сочи являлся морской транспорт. Он связывал советский курорт с иностранными городами, имело место и местное сообщение. В состав Сочинского морского порта входили:

1. Транспортный пассажирский, местный грузовой и служебно-вспомогательный флот;
2. Портовое хозяйство с приписными пунктами: Адлер, Хоста, Мацеста, Дагомыс;
3. Судоремонтные мастерские;
4. Жилищное хозяйство.

Во второй половине 1950-х гг. морпорт не был укомплектован достаточным количеством транспортных средств [7]. Последнее особо остро ощущалось в период с мая по октябрь месяцы. Основной контингент пассажиров перевозится за июнь, июль, август и сентябрь, тогда, как остальные месяцы в году флот находится почти в бездействии [8]. Отметим, что флот постепенно рос, например, в декабре 1954 г.

морпортом был получен от Батумского судоремонтного завода новый катер пассажироместимостью 80 человек [9]. Известны случаи нарушения правил продажи билетов на теплоходы. Так, в 1963 г. кассиры морского вокзала неоднократно продавали по два билета на одно место [10]. К данным кассирам были применены меры дисциплинарного воздействия, но отдых туристов был испорчен.

Особое внимание уделялось качеству обслуживания иностранных групп туристов. В 1963 г. в целях повышения культуры обслуживания иностранных пассажиров, делегаций и судов в порту были организованы трехгодичные курсы по изучению английского языка [11]. На эти курсы были зачислены капитан порта, старший диспетчер, инспектора и дежурные морского вокзала.

Были значительные недостатки в работе с иностранными группами. Например, в Приказе начальника морского порта 1963 г. № 266 говорится о том, что «26 мая диспетчером была принята заявка на морскую прогулку для делегации представителей ООН. Экипаж теплоход «Лотос», прибывший с рейса перед началом прогулки иностранной группы, практически не имел в своем распоряжении время для приведения судна в порядок после выхода рейсовых пассажиров» [12]. Несмотря на то, что теплоход для делегации был оплачен полностью, сотрудники морского порта продали дополнительные билеты отдыхающим. Имеются и иные примеры неудовлетворительного обслуживания в морском порту г. Сочи. Так, часто неудовлетворительным был внешний вид обслуживающего персонала.

Вместе с негативными результатами работы были и положительные. Например, планы по перевозке пассажиров и перевозке грузов перевыполнялись ежегодно. Так, в 1963 г. портопункт Лазаревское завершил годовой план еще в августе.

Здание Сочинского морского вокзала, одного из лучших вокзалов на Черноморском побережье, построенное в 1955 г., является памятником архитектуры республиканского значения [13]. Оно являлось одним из наиболее благоустроенных на Черноморском побережье. В конце 1950-х гг. помещение морского вокзала «стало местом проведения массовых городских гуляний, танцев жителей Сочи, чем ухудшалось культурное обслуживание пассажиров, находящихся на морском вокзале в ожидании теплоходов, а также пассажиров, находящихся в комнатах отдыха и детей в комнатах матери и ребенка» [14]. Кроме того, проведение массовых гуляний в помещении морского вокзала приводило к порче как самого помещения, так и дорогостоящей мебели. Для исправления сложившейся ситуации начальник Черноморского пароходства обратился к секретарю Сочинского городского комитета с просьбой о переносе городских мероприятий в другие залы [15].

Подводя итоги хочется отметить, что в 1950-е – начале 1960-х гг. транспортная система города Сочи вошла в полосу реорганизации и переустройства. В это время наряду с улучшением уже имеющихся видов транспорта, делаются попытки внедрения новых – троллейбусного сообщения. Серьезное внимание уделяется, в это время, и качеству обслуживания и, в особенности, иностранных туристов. Все вышперечисленное является весьма характерным и современному состоянию транспортной системы города в преддверии Олимпиады Сочи – 2014.

Примечания:

1. Тверитинов И.А. Административно-территориальное деление и население Сочи в советский период (1920–1989 гг.) // Краевед Черноморья. 2001. С. 29–30; Тверитинов И.А., Самарина Т.В. Организационно-правовые аспекты возникновения курорта Сочи (1860–1917 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2006. № 1. С. 26-27.

2. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 841. Л. 21; Cherkasov A.A. Provincial town transportation system in early XX century (Sochi

posad case study) // European researcher. 2011. № 1 (3). Р. 38–43; Иванцов В.Г. Инженер В.К. Константинов: место в истории (1895–1916 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 1. С. 13–16; Иванцов В.Г. Дорожное строительство на территории Черноморской губернии (1893–1903 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2009. № 2. С. 47–57; Иванцов В.Г. Дорожное строительство на территории Черноморской губернии (1897–1910 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2009. № 3. С. 64–74.

3. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 841. Л. 196.

4. Natolochnaya O.V. Sochi railway station construction (1949–1952) // European researcher. 2010. № 2. Р. 158–164; Натолочная О.В. Сочи – послевоенный (1945–1953 гг.): промышленность и энергоснабжение города // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 4. С. 42–47; Натолочная О.В. Рационализаторство и трудовой порыв сочинцев по восстановлению и развитию города Сочи в 1945–1950-е гг. // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2008. № 3. С. 14–23; Зайцев А.М. Послевоенное развитие г. Сочи: некоторые проблемы истории и историографии // История и историки в контексте времени. 2004. № 2. С. 176–191; Ermachkov I.A. Sochi resort in 1953–1960: culture development // European researcher. 2010. № 2. Р. 134–137; Зайцев А.М. К вопросу о некоторых проблемах становления и развития г. Сочи в 1930–1970 гг. // История и историки в контексте времени. 2005. № 3. С. 96–109; Полякова Л.Г. К вопросу о периодических изданиях города Сочи в 1920–1985 гг.: источниковедческий аспект // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 2. С. 46–53; Натолочная О.В. Восстановление хозяйства города-курорта Сочи в 1945 – начале 1950-х гг. // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2006. № 2. С. 25–33; Симонян Г.А. Теоретические основы формирования сферы услуг // Вестник СГУТиКД. 2011. № 1. С. 57–60; Боков М.А., Геворгян А.С., Демерчян Н.С. Стратегия развития г. Сочи как курорта мирового уровня или туристской дестинации // Вестник СГУТиКД. 2011. № 1. С. 13–16; Левченко В.П., Удовенко О.А. Строительство транспортной инфраструктуры г. Сочи и ее качество // Строительные материалы, оборудование, Технологии XXI века. 2007. № 10. С. 60–62.

5. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 640. Л. 5.

6. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 841. Л. 145.

7. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 127. Л. 9; Черкасов А.А. Сочи – тыловой: неизвестные страницы // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 3. С. 16–20.

8. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 127. Л. 16.

9. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 127. Л. 10.

10. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 262. Л. 100.

11. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 262. Л. 237.

12. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 262. Л. 136.

13. Князева Л.З. Курорт Сочи: 1946–2000 гг. / Сочи: страницы прошлого и настоящего. Сочи, 2003. С. 189.

14. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 190. Л. 2.

15. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 190. Л. 2.

УДК 93/94

**ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОРОДА СОЧИ
В 1950-е – НАЧАЛЕ 1960-х гг.: ПРОЕКТЫ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ**

¹ Иван Анатольевич Ермачков
² Александр Арвелодович Черкасов
³ Вячеслав Иванович Меньковский

¹ Сочинский государственный университет туризма и курортного дела
354003, Россия, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Советская, 26 а
преподаватель Университетского колледжа
E-mail: eia07@rambler.ru

² Сочинский государственный университет туризма и курортного дела
354003, Россия, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Советская, 26 а
Доктор исторических наук, профессор
E-mail: sochio03@rambler.ru

³ Белорусский государственный университет
220030, республика Беларусь, г. Минск, ул. Красноармейская, 6
Доктор исторических наук, профессор
E-mail: menkovski@bsu.by

Транспортная система в курортном городе – один из основных показателей курортной привлекательности. В данной статье рассматривается проектная деятельность по усовершенствованию транспортной системы в 1950-е гг. и попытки ее внедрения.

Ключевые слова: транспортная система, город Сочи, 1950-е гг., проекты.