

UDC 63.3 (2) 47

**PROVINCIAL TOWN TRANSPORTATION SYSTEM IN EARLY  
XX CENTURY (SOCHI POSAD CASE STUDY)***Alexander A. Cherkasov*

Sochi State University for Tourism and Recreation  
Sovetskaya street 26a, Sochi city, Krasnodar Krai, 354000, Russia  
Doctor of History, Associated Professor,  
Head of the Department of history and cultural studies  
E-mail: sochio03@rambler.ru

The article is concerned with Sochi Posad transportation system development in early XX century. Special attention is attached to land and sea transport development.

**Keywords:** transportation system, land, sea, Sochi Posad, XX century, provincial town.

Восстановление истории социальной жизни города, посада, местечка, удаленного от центра государства на значительные расстояния, в условиях отсутствия железнодорожного и воздушного сообщения, с весьма не постоянными морскими коммуникациями — достаточно сложный процесс. В этих условиях единственным, достоверным оживляющим историю источником является периодическая печать. На материалах региональной периодической печати мы попытаемся реконструировать картину транспортной системы посада (города) Сочи в начале XX века.

Как известно, транспортная система подразделяется на несколько видов: наземный, воздушный и морской транспорт. Попытаемся рассмотреть их по отдельности.

**Наземный транспорт.** Главным наземным средством передвижения в дореволюционном Сочи являлся конный транспорт: линейки, пролетки (фаэтоны) и дилижансы (почтовые кареты). Если первые предназначались для передвижения по городу и ближайшим окрестностям, то вторые — на дальние расстояния в пределах всей губернии.

• *Линейки.* Роль «легкового» транспорта, перевозившего людей, выполняли преимущественно так называемые линейки. Это были рессорные дроги на резиновом ходу. В линейку помещалось от 4 до 6 пассажиров. Цены на проезд были доступными.

• *Пролетки (фаэтоны).* Уровнем выше в рамках сервиса были пролетки (фаэтоны) — пароконные коляски на 4 места с откидным верхом. Пролетки были все пронумерованы для упрощения системы учета и налогообложения. Известно, что в городе была пролетка № 62, но была ли система нумерации сплошной, неизвестно.

• *Дилижансы (почтовые кареты).* В свою очередь почтовые кареты представляли собой более сложную систему. Как отмечал К.А. Гордон, «с 1895 г. на всем почти 500-километровом протяжении Новороссийско-Сухумского шоссе существовало регулярное движение почтовых карет, перевозивших и людей. В интервалах примерно в 20 верст были расположены почтово-разгонные станции, где меняли лошадей, а иногда и экипажи. Была такая и в Сочи. Она находилась на Дагомысской (Парковой) улице справа при подъезде к мосту со стороны города. Это был большой немощеный двор, окруженный каретными сараями, конюшнями,

домиком смотрителя станции, помещениями для проезжающих и казармой для конюхов и кучеров» [1].



Пристань РОПиТ. Сочи.  
Начало XX века.

В 1911 г. в Сочи появляются первые автомобили.

С мая 1912 г. автомобильное сообщение с Сочи поддерживал автомобиль — омнибус. Он приезжал в город по понедельникам, средам и пятницам. Стоимость проезда одного пассажира за одну версту составляла 5 коп. [2]

Пожалуй, одним из первых маршрутов, которые начинает обеспечивать автотранспорт, стал маршрут Сочи — Мацеста. Этот маршрут действовал с 10 мая по 1 октября 1913 г. Автомобиль, а позднее и автобус имел стоянку у магазина Братьев Черномордик и с остановками возле гостиницы «Бель-Вю», конторы удельного ведомства, пансионов «Элит» и «Светлана». Проезд в один конец стоил 60 коп. [3] Время в пути составляло в то время 40 минут [4]. Транспортное сообщение обеспечивали три 12-местных автомобиля Ллойд специально приобретенных в Германии обществом Мацетинских источников [5]. К этому времени в Сочи уже были два автомобиля: 5-местный Ллойд в имении «Михайловском» госпожи Зензиновой и автомобиль в гостинице «Кавказская Ривьера» у господина Тарнопольского [6].

С 1 июня 1914 г. было открыто автомобильное сообщение Адлер — Красная Поляна. 16-местный автомобиль отходил в 7 часов утра по понедельникам, средам и пятницам от гостиницы «Южная». Стоимость проезда составляла 4 руб. в один конец, при этом экскурсантам предусматривались скидки [7].

Неограниченность прав первых автомобилистов имела в городе массу последствий. Водители авто наезжали на пешеходов, велосипедистов, пугали лошадей пролеток. Часто ездили по городу на скорости 50 верст в час, при этом в нетрезвом состоянии. Дело дошло даже до того, что, сбивая пешеходов, водители даже не останавливались.

Такое отношение автомобилистов вызывало негативную реакцию населения. Это приводило даже к печальным последствиям. В районе Адлера, близ дороги, в то время находились хижины погонщиков буйволов. Заслышав рев автомобиля, дети выбегали на улицу и начинали бросать палки на дорогу и камни в автомобиль. В одну из таких поездок у одного из пассажиров авто камнем был выбит зуб.

В декабре 1913 г. постановлением Черноморского губернатора скорость движения по городу была снижена до 15 верст в час, причем с обязательным звуковым сигналом о движении [8].

**Морской транспорт.** До 1895 г. морской транспорт являлся единственным видом доставки пассажиров и грузов в Сочи. Однако и после строительства Новороссийско-Сухумского шоссе основной транспортной артерией продолжали оставаться морские перевозки. К 1912 г. в Сочи действовали две пристани: пристань

РОПиТ (Российского общества пароходства и торговли) и пристань ПРТиСО (пароходство Российского транспортного и страхового общества).

По результатам первых 11 месяцев 1913 г., в Сочи прибыло 865 судов, на которых было привезено 1254379 пудов товара, при этом было вывезено из Сочи 302532 пуда. На интенсивность работы сочинских причалов указывают следующие цифры (табл. 1) [9]:

Таблица 1

## Товарооборот в г. Сочи за 1913 г.

Месяцы	Количество		
	судов	привезенных товаров	вывезенных товаров
		пуды	
Январь	54	70 977	6 999
Февраль	58	55 943	11 420
Март	73	112 598	19 191
Апрель	84	101 463	25 588
Май	74	102 194	128 888
Июнь	77	128 320	24 507
Июль	97	173 314	17 348
Август	97	127 340	19 001
Сентябрь	86	118 620	13 259
Октябрь	83	132 547	25 801
Ноябрь	82	131 063	10 530
<b>ИТОГО:</b>	<b>865</b>	<b>125 4379</b>	<b>302 532</b>

Данная статистика наглядно демонстрирует, что Сочи являлся в большинстве своем городом-потребителем.

Помимо грузов, пристани принимали и многочисленных отдыхающих. Однако неразрешенность некоторых устроительных проблем вызывало среди публики негативные реакции. Так, 21 апреля 1913 г. в статье «Голос из публики» генерал-майор Д. Гангардт отмечал: «Картина на пристани: дождь, пронизывающий морской ветер. Несчастные пассажиры отъезжающие и приезжающие, первые в ожидании выгрузки парохода, а вторые в ожидании получения с фелюг багажа бродят по мокрым доскам и мокнут вместе со своими вещами, прислоняясь к будкам с подветренной стороны, не имея места, где присесть и укрыться от ветра и дождя.

Последствия: простуда и порча вещей. Неужели Р.О.П.иТ. в течение десятков лет не может найти средств для устройства хотя бы легкого навеса со скамьями на пристани или возле нее» [10].

В июне 1913 г. в Санкт-Петербурге (на совещаниях 17, 21 и 22 числа) положительно был решен вопрос о строительстве в Сочи порта-убежища, а в Сухуми — каботажного порта с доками для ремонта судов. Стоимость порта в Сочи была исчислена в 3 219 607 руб., включая 1,3 млн руб., которые уже внесены в бюджет на 1914 г. Сухумский же порт с доком был оценен в 5 648 819 руб., и его строительство должно было быть завершено в 1918 г. Вне всякого сомнения, что железная дорога и пароходства вошли бы в здоровую конкуренцию и были бы обязаны понижать свои тарифы, что улучшило бы торговлю на Черноморье [11].

**Железнодорожный транспорт.** Немалое значение уделялось постройке железной дороги, которая должна было экономически усилить Черноморскую губернию. Этой теме уделяется повышенное внимание, которое рождало самые разные слухи и сплетни. Так, например, 17 июля 1910 г. газета «Черноморский край» писала: «Черноморская железная дорога! „...О сколько в этих звуках для сердца сочинца слилось!“. Богатейший край; жемчужина России; один из немногих уголков, где роскошная природа, мягкий, теплый климат, незамерзающее море и чудные горы сочетались в общей гармонии и создали готовый курорт для нашей громаднейшей Родины, раскинувшейся в большинстве в суровом климате, неприветливом, лишенным часто вовсе растительности. И этот край бывает по целым месяцам отрезан от остальной России и не может развиваться экономически правильно только потому, что ему не дают жизненной артерии — железной дороги!

В обществе и печати об этом много говорят. Состоялось Высочайшее повеление о постройке дороги еще до Японской войны. Приступлено к постройке дороги Армавир — Майкоп — Туапсе... но она, уже ясно, что достроена не будет!.. Почему?

Столичная пресса отвечает категорически: этого не желает Владикавказская железная дорога и в ее лице «маг и волшебник», пресловутый г. Кербедз, ведающий интересы акционеров этой монополии, для которой всяческие финансовые комбинации министра финансов «в большой прок идут».

Правительство не считает нужным выкупить эту дорогу вопреки очевидной выгоды такого шага для государства. Оно продает половину принадлежащих казне акций этой дороги и тем окончательно затрудняет ее выкуп, потому что вслед за этим немедленно же биржевики вздули цену на них в 2,5 раза (с 1120 руб. на 2758 руб.).

Наконец, правительство разрешает Владикавказской железной дороге постройку новых подъездных путей, в ущерб Армавир-Туапсинской жел. дороги.

Если же Владикавказская железная дорога получит разрешение на постройку линии от Егорлыка по р. Калаусу, т. е. врежется в середину Ставропольской губернии, то Армавиро-Туапсинская дорога, обязанная выстроить в Туапсе порт, останется при пиковом интересе — как небольшой подъездной путь она существовать не может, тогда ей незачем воздвигать и дорогостоящие портовые сооружения.

И все-таки побережье останется отрезанным! И все-таки его будет опекать Русское О-во пароходства и торговли и в поступательном движении увеличивать тарифы и цены за пассажирские билеты. (Примечание: А от него не отстанет и Российское Общество, познавшее всю прелесть соглашения и извлечения из кармана публики денег под видом разных санитарных и других видов сборов и зарабатывающее деньги за счет забастовок 1905—1906 гг.).

Край сам идет к прогрессу. Частные лица, не щадя трудов и денег, стремятся поднять его значение для государства, сделать доступным и полезным для остальной России, а Кербедз этому мешает: что ему Россия и интересы государства — ему важно, чтобы акции Владикавказской железной дороги подымались в цене, а там хоть трава не расти» [12].

К диспуту на эту тему журналисты обратились вновь уже через месяц 17 августа. «Вопрос о проведении железной дороги в нашем крае и приобщении его к остальной России не перестает волновать общество и обсуждается печатно уже много лет. Это какой-то заколдованный круг, из которого мы никак не можем выйти. Удивительно, но странно! Сколько лет бороться за обладание богатым краем, признав его громадное стратегическое значение, как обширной береговой полосы, доступной для неприятельского десанта и служащего необходимым ключом для водворения мира на всем остальном Кавказе, и забросить его совершенно, забыть о нем на целые десятки лет!

...Сейчас перед нами брошюра “Черноморско-Кубанская ж.д. взамен Перевальной через Кавказский хребет”, составленная инженерами путей сообщения Г.В. Андриановым и М.А. Малишевским.

Сооружение Перевальной дороги, как видно из положений, приведенных г.г. Андриановым и Малишевским, не представляет для Владикав. ж. д. ни малейшего риска...

...Можно ли предусмотреть вероятную стоимость такого удивительного сооружения и учесть все неожиданности, к которым в России так привыкли при сооружении вообще каждой дороги, не представляющей и сотой доли подобного технического затруднения?..

Между тем соединение Ново-Сенак с Туапс. ж. дорогой прорежет богатый природой и населением край, соединит его с остальной Россией и не закабалит казенный сундук для обеспечения интересов привилегированной дороги.

...Ведь стратегическое значение имеет смысл тогда, когда побережье Черного моря неуязвимо для неприятельского флота и десанта, в данное же время, лишенное крепостей и совершенно отрезанное от России, оно обеспечено лишь нашим флотом, сила которого едва ли может служить достаточной гарантией в случае войны...» [13].

Так, 28 ноября 1910 г. «Черноморский край» писал: «На последнем заседании 12 ноября в Петербурге о нуждах Черноморского побережья А.С. Ермолов вновь поднял вопрос о постройке железной дороги. Собрание высказалось единогласно за настоятельную необходимость скорейшей ее постройки.

На этом собрании чл. Г.Д. Гуаданини прочитал солидно обоснованный доклад с массой цифровых данных и доказал как полную выгодность ее постройки, так и тот факт, сколько теряет Россия на вывозе своих денег на заграничные курорты. Г.Д. Гуаданини указал также на “небывалый в летописях русской истории” случай медлительности в исполнении обнародованной Высочайшей Воли о проведении дороги еще в 1901 г. Указал, что на основе этого факта миллионы русских денег были положены на культурные работы в крае, а теперь вследствие полного, можно сказать, отсутствия удобств сообщения заброшены работы, и дачи стоят заколоченные, а деньги уходят за границу. Высказано было и то, что Турция усиливается в Малой Азии, и что эта дорога упрочит наше и политическое значение на Закавказье, с этим делом надо спешить, иначе грозит захват со стороны.

На собрании постановлено просить своего председателя лично вступить по этому вопросу в сношение с представителями высшего правительства» [14].

В августе 1911 г. в городскую управу начался вызов тех граждан, участки которых находились на путях возможной железной дороги. Об этом «Черноморский край» писал: «Вчера вызывали в городскую управу “сочинских счастливиц”, как их обозвали, для оценки имущества, т.е. участков, по которым должна пройти линия ж. д.

Таких участков, в общем, набралось около 25, не считая городских свободных. Вокзал предполагается поставить на площади (свободная городская земля) вблизи кладбища.

Вариантов дороги по городской территории три, какой из них примется, еще не выяснено.

Частных владений займут около 3 десятин. Оценивались имущества, собственно участки, довольно умеренно. Руководствовались, собственно, тем соображением, что в случае отчуждения, можно было бы на эти деньги приобрести себе другой участок.

Лица, по владениям которых проектируется линия, в большинстве все бедняки, три, четыре лица есть со средствами.

Инженер, заведующий постройкой дороги, отбирал обязательства в виде запродажной, оценивали до 20 руб. за сажень, что составит от 5 до 8 тыс. за участок или в общей сложности 48 тыс. за десятину» [15].

Общая протяженность железной дороги должна была составить 322 версты и 117 саж. На этой дистанции предполагалось создать 37 остановок, из них 16 станций и 21 разъезд. От Туапсе до разъезда Дагомыс дорога должна была проходить вдоль берега моря [16].

22 апреля 1913 г. в городе производились проверочные работы по разбивке местности под железнодорожный вокзал [17].

В 1914 г. началась прокладка железнодорожного полотна. К 1917 г. железнодорожное сообщение соединило Сочи и Хосту с Российской империей.

Эволюционное развитие транспортной системы региона за 23 года правления императора Николая II наглядно демонстрировала ее положительную динамику. Задел на дальнейшее развитие Сочи был положен, и транспортная система больше не являлась тормозящим фактором в жизни региона.

### **Примечания:**

1. Гордон К.А. Старый Сочи конца XIX — начала XX веков: воспоминания очевидца. Сочи, 2006. С. 79—80.
2. Черноморский край (Сочи). 1912. 1 мая.
3. Сочинский листок (Сочи). 1913. 11 мая.
4. Там же. 1914. 6 июля.
5. Там же. 1913. 31 янв.
6. Там же.
7. Там же. 1914. 1 июля.
8. Там же. 1913. 6 дек.
9. Там же.
10. Сочинский листок (Сочи). 1913. 21 апр.
11. Там же. 5 июля.
12. Черноморский край (Сочи). 1910. 17 июля.
13. Там же. 1910. 17 авг.
14. Там же. 1910. 28 нояб.
15. Там же. 1911. 11 авг.
16. Сочинский листок (Сочи). 1913. 28 марта.
17. Там же. 1913. 23 апр.; Полякова Л.Г. Черноморская губерния накануне Первой мировой войны: экономический аспект // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 3. С. 17; Черкасов А.А. Центр и окраины: обеспечение товарами первой необходимости посада Сочи (1902–1917 гг.) // История и историки в контексте времени. 2010. Вып. 6. С. 56–66.

УДК 63.3 (2) 47

## **ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ПРОВИНЦИАЛЬНОГО ГОРОДА В НАЧАЛЕ XX В. (НА ПРИМЕРЕ ПОСАДА СОЧИ)**

Черкасов Александр Арвелодович

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

В статье рассматривается эволюция транспортной системы посада Сочи в начале XX века. Уделено внимание развитию наземного и морского транспорта.

**Ключевые слова:** транспортная система, наземный, морской, посад Сочи, XX век, провинциальный город.