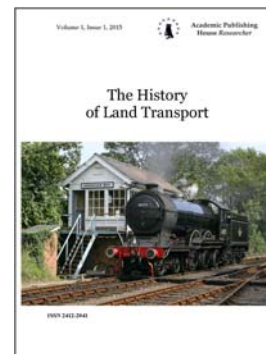


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
The History of Land Transport
Has been issued since 2015.
ISSN: 2412-2041
Vol. 1, Is.1, pp. 18-25, 2015

DOI: 10.13187/hlt.2015.1.18
www.ejournal38.com



UDC 94

The Development of the Railway Network on the Black Sea (1914-1953 years)

Nataliya A. Shevchenko

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

In the article on the basis of archival documents and periodicals considers the formation and development of the Black sea railway in the period from 1914 to 1953 years. There used the documents of archival department of Sochi administration as an archive of sources. The article defines the role of the railway in the colonization of the Black Sea. The author comes to the conclusion that in the period from 1914 to 1953 years the railway sector on the territory of the Black Sea coast has gone from its formation to its maximum development, i.e. until the commissioning of all major rail facilities. This infrastructure has become a critical component of turning the region into a major resort sector of all-union importance.

Keywords: railway, the Black Sea coast, the formation and development, 1914-1953 years.

Введение

Железнодорожный транспорт был и остается главным средством доставки отдыхающих на Черноморские курорты сперва Российской империи, а потом СССР и современной Российской Федерации. За время его функционирования с 1914 г. и сама железнодорожная сеть, и вокзальная инфраструктура претерпели значительные изменения. В данной статье речь пойдет о становлении и развитии железнодорожной сети Черноморского региона с 1914 года по 1953 годы.

Материалы

Материалами для написания статьи послужили архивные документы, извлеченные из Архивного отдела администрации города Сочи, материалы дореволюционной периодической печати, а также монографическая и иная литература.

Обсуждение

В разное время проблемами железнодорожной инфраструктуры на Черноморском побережье занимались В.Г. Иванцов [1-3], А.А. Черкасов [4], И.А. Ермачков [5], О.В. Натолочная [6-8], А.М. Зайцев [9] и другие [10].

Результаты

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 зву-

как 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 громадной 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 интересами 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. дороге.

Если же Владикавказская железная дорога получит разрешение на постройку линии от Егорлыка по р. Калаусу, т.е. врежется в середину Ставропольской губернии, то Армавир-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»[11].



Рис. 1. Жетон Черноморской железной дороги

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 бо-

роться 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 гг. 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 неязвимо 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...» [12].

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. Совещание 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» [13].

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 счастливицов”, 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» [14].

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 [15].

22 апреля 1913 г. в городе производились проверочные работы по разбивке местности под железнодорожный вокзал [16-18].

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

Первый сильный толчок развитию железнодорожного транспорта дало проведение в 1888 г. железнодорожной ветви Тихорецкая – Новороссийск, а затем – Новороссийск – Сухумского шоссе (Голодное) [19].

Уверенность в проведении черноморской побережной 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. Сутугин поделился сведениями об обороте кредитных учреждений и обложениях. 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) [20].

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 [21].

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 Февральской революции в Сочи железная дорога не действовала. К октябрю 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 [22].



Рис. 2. Сотрудники Черноморской железной дороги

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 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 [23].

В результате к 1941 году 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.

В период Великой отечественной войны железнодорожная отрасль на Черноморском побережье была подчинена задачам фронта и активно не развивалась. Все изменилось после окончания войны. В 1945–1953 гг. Советами министерств СССР и РСФСР, ВЦСПС, различными союзными и республиканскими министерствами и ведомствами были приняты десятки решений, которые определили развитие курорта, его инфраструктуру [24].

Одним из самых примечательных объектов построенных в послевоенные годы стало здание сочинского вокзала. Новые вокзалы появились также в Адлере, Хосте, Лазаревском, Чемитоквадже, Якорной щели [25]. В 1947 г. на всей линии были заменены рельсы на более мощные, типа Р-43. После реконструкции пути и подготовки его к электрификации в 1957 г. по главному ходу дороги были уложены рельсы Р-50, а в 1958 г. участок Белореченская – Туапсе – Адлер электрофицирован. Это позволило значительно увеличить дальность следования электропоездов. Так, в 1959 г. электропоезда пошли до Сухуми и далее на Тбилиси [26].

К концу 1940-х гг. И.В. Сталин стал регулярно ездить на отдых в Сочи. Иосифу Виссарионовичу не нравился старый вокзал. Не без учета его мнения и было принято решение построить новый.

В 1949 г. было запланировано приступить к сооружению железнодорожного вокзала Сочи. Однако строительство затруднялось из-за слабой организации труда. На это обратил внимание главный инженер Сочиспецстрой Яременко [27].

Развитие железнодорожного узла, ежегодно увеличивающийся поток пассажиров продиктовал необходимость соорудить железнодорожный вокзал с учетом всех требований, по удовлетворению вопросов пассажиров. Необходимо было решить и органически увязать 2 основных положения создать сооружение транспортного назначения, стоящее на уровне лучших современных вокзалов и дать архитектурно-художественный ансамбль, гармонично сочетающийся с окружающей средой [28].

Приказом Министерства путей и сообщений от 28 июня 1950 г. за №503 «Об ускорении работ по строительству вокзала на станции Сочи» был установлен срок окончания строительства к 1 декабря 1952 г. [29]

Авторский коллектив и подрядчики были согласованы Главным управлением железнодорожных войск. В состав этого органа входили начальник строительства вокзала А.А. Быков и главный инженер А.В. Ситнова. Проектирование объекта было поручено архитектору А. Душкину [30]. Авторская группа творчески разработала и решила организацию всего комплекса работ, осуществила поточность и цикличность во всех звеньях строительства, организовала механизацию трудоемких работ, а на пусковых объектах суточные графики работ [31].

Здание вокзала было запроектировано и решено как монументальное парковое сооружение с корпусами и чередующимися внутренними дворами [32].

Организация скоростного строительства работ при сооружении внеклассного вокзала при его сложном архитектурном оформлении диктовала необходимость максимального применения различных типов механизмов, начиная от электрических вибраторов до мощных экскаваторов [33].

Благодаря правильной расстановке средств механизации, контроля за их использованием, своевременному и технически грамотному обслуживанию – государственные нормы были выполнены, а механизация трудоемких работ завершилась успешно. Весь цикл комплексов строился по ведущим механизмам – экскаваторам. Работы выполнялись в 2–3 смены [34].

Организацию и внедрение индустриальных методов работ на строительстве здания вокзала авторский коллектив считал одним из важных условий успеха в работе. Для этого были созданы строительный двор и механические мастерские, которые и были основной базой индустриализации строительства [35].

Однако на строительстве сочинского вокзала преобладали неквалифицированные рабочие. Это были, либо солдаты железнодорожных войск, либо чернорабочие. Разумеется, этому контингенту требовались обучение или переподготовка [36].

С этой целью на строительство вокзала, сложного по своему архитектурному оформлению, из других подразделений УВВР-12 были направлены лучшие стахановцы: каменщики, плотники, столяры и др., которые вначале строительства составляли основное ядро коллектива [37].

Тем не менее, процесс был запущен и дело о постройке вокзала было поставлено под контроль И.В. Сталина. Последнее было важным обстоятельством оно и предопределило скорость и масштабы строительства. Уже в 1952 г. сочинский железнодорожный вокзал был построен.

Таким образом, в период восстановления народного хозяйства все Черноморское побережье переживало значительные улучшения в плане железнодорожного строительства.

Заключение

Завершая необходимо отметить, что в период с 1914 по 1953 годы железнодорожная отрасль на территории Черноморского побережья прошла путь от своего становления до максимального развития, то есть до введения в эксплуатацию всех основных железнодорожных объектов. Созданный задел стал важной составляющей для превращения региона в крупный курортный сектор – сектор всесоюзного значения.

Примечания:

1. Иванцов В.Г. Инженер В.К. Константинов: место в истории (1895–1916 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 1. С. 13–16.
2. Иванцов В.Г. Дорожное строительство на территории Черноморской губернии (1893–1903 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2009. № 2. С. 47–57.
3. Иванцов В.Г. Дорожное строительство на территории Черноморской губернии (1897–1910 гг.) // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2009. № 3. С. 64–74.
4. Cherkasov A.A. Provincial town transportation system in early XX century (Sochiposad case study) // European researcher. 2011. № 1 (3). P. 38–43
5. Ermachkov I.A., Cherkasov A.A., Menjkovsky V.I. Sochi Transport system in 1950s - early 1960s: projects and realization // European researcher. 2011. № 4 (6). С. 355–359
6. Natolochnaya O.V. Sochi railway station construction (1949–1952) // European researcher. 2010. № 2. P. 158–164.
7. Натолочная О.В. Сочи – послевоенный (1945–1953 гг.): промышленность и энерго-снабжение города // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 4. С. 42–47.
8. 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.
9. Зайцев А.М. Послевоенное развитие г. Сочи: некоторые проблемы истории и историографии // История и историки в контексте времени. 2004. № 2. С. 176–191
10. 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.

11. Черноморский край (Сочи). 1910. 17 июля.
12. Черноморский край (Сочи). 1910. 17 авг.
13. Черноморский край (Сочи). 1910. 28 нояб.
14. Черноморский край (Сочи). 1911. 11 авг.
15. Сочинский листок (Сочи). 1913. 28 марта.
16. Сочинский листок (Сочи). 1913. 23 апр.
17. Полякова Л.Г. Черноморская губерния накануне Первой мировой войны: экономический аспект // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 3. С. 17.
18. 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.
19. Сочи: форт, пост, посад, город (1838-1917) / Сост. А. Козырев. Сочи, 2000. С.23.
20. Записка депутации от Черноморского побережья о проведении Черноморской железной дороги. СПб., 1912. С.3.
21. Сочи: форт, пост, посад, город (1838-1917) / Сост. А. Козырев. Сочи, 2000. С.61–62.
22. Гордон К.А. Старый Сочи конца XIX– начала XX вв. Воспоминания, очерки. Сочи, 2004. С. 82–83.
23. История Большого Сочи (1917-1990 гг.). Сочи, 2000. С. 29.
24. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 14. Л.48.
25. Доклады сочинского отдела географического общества СССР. Выпуск 1 / Сост. Г. Парог. Л., 1968. С.241.
26. Там же. С. 240.
27. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 4. Л. 34.
28. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д.57. Л. 8.
29. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д.57. Л. 1.
30. АОАГС. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 1. Л. 74.
31. АОАГС. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.
32. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 9.
33. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 15.
34. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 17.
35. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 19.
36. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 26.
37. АОАГС. Ф. Р-242. Оп. 1. Д. 57. Л. 27.

References:

1. Ivantsov V.G. Inzhener V.K. Konstantinov: mesto v istorii (1895–1916 gg.) // Bylyegody. Chernomorskiiistoricheskiizhurnal. 2007. № 1. S. 13–16.
2. Ivantsov V.G. Dorozhnoestroitel'stvonateritoriiChernomorskoigubernii (1893–1903 gg.) // Bylyegody. Chernomorskiiistoricheskiizhurnal. 2009. № 2. S. 47–57.
3. Ivantsov V.G. Dorozhnoestroitel'stvonateritoriiChernomorskoigubernii (1897–1910 gg.) // Bylyegody. Chernomorskiiistoricheskiizhurnal. 2009. № 3. S. 64–74.
4. Cherkasov A.A. Provincial town transportation system in early XX century (Sochi posad case study) // European researcher. 2011. № 1 (3). R. 38–43
5. Ermachkov I.A., Cherkasov A.A., Menjkovsky V.I. Sochi Transport system in 1950s - early 1960s: projects and realization // European researcher. 2011. № 4 (6). S. 355-359
6. Natolochnaya O.V. Sochi railway station construction (1949–1952) // European researcher. 2010. № 2. R. 158–164.
7. Natolochnaya O.V. Sochi – poslevoennyi (1945–1953 gg.): promyshlennost' ienergospabzheniegoroda // Bylyegody. Chernomorskiiistoricheskiizhurnal. 2010. № 4. S. 42–47.
8. Natolochnaya O.V. Ratsionalizatorstvoitrudovoiporyvsochintsevpovosstanovleniyuirazvitiyugoroda Sochi v 1945–1950-e gg. // Bylyegody. Chernomorskiiistoricheskiizhurnal. 2008. № 3. S. 14–23.
9. Zaitsev A.M. Poslevoennoerazvitiye g. Sochi: nekotoryeproblemyistoriistoriografii // Istoriyaiistoriki v kontekstevremeni. 2004. № 2. S. 176–191
10. Levchenko V.P., Udovenko O.A. Stroitel'stvotransportnoiinfrastruktury g. Sochi ieechestvo // Stroitel'nyematerialy, oborudovanie, Tekhnologii XXI veka. 2007. № 10. S. 60–62.
11. Chernomorskiiikrai (Sochi). 1910. 17 iyulya.

12. Chernomorskiikrai (Sochi). 1910. 17 avg.
13. Chernomorskiikrai (Sochi). 1910. 28 noyab.
14. Chernomorskiikrai (Sochi). 1911. 11 avg.
15. Sochinskiilistok (Sochi). 1913. 28 marta.
16. Sochinskiilistok (Sochi). 1913. 23 apr.
17. Polyakova L.G. ChernomorskayaguberniyanakanunePervoimirovoivoiny: ekonomicheskiiaspekt // Bylyegody. Chernomorskiistoricheskiizhurnal. 2010. № 3. S. 17.
18. Cherkasov A.A. Tsentriokrainy: obespechenietovaramipervoinoebkhdimosti posada Sochi (1902–1917 gg.) // Istoriyaiistoriki v kontekstevremeni. 2010. Vyp. 6. S. 56–66.
19. Sochi: fort, post, posad, gorod (1838-1917) / Sost. A. Kozyrev. Sochi, 2000.S.23.
20. ZapiskadeputatsiiotChernomorskogopoberezh'ya o provedeniiChernomorskoizheleznoidorogi. SPb., 1912. S.3.
21. Sochi: fort, post, posad, gorod (1838-1917) / Sost. A. Kozyrev. Sochi, 2000.S.61–62.
22. Gordon K.A. Staryi Sochi kontsa XIX - nachala XX vv. Vospominaniya, ocherki. Sochi, 2004. S. 82–83.
23. IstoriyaBol'shogo Sochi (1917-1990 gg.). Sochi, 2000. S. 29.
24. Arkhivnyi ot del administratsii goroda Sochi (AOAGS). F. R-3. Op. 2. D. 14. L.48.
25. Dokladysochinskogootdelageograficheskogoobshchestva SSSR. Vypusk 1 / Sost. G. Rarog. L., 1968.S.241.
26. Tam zhe. S. 240.
27. AOAGS. F. R-3. Op. 2. D. 4. L. 34.
28. AOAGS. F. R-242. Op. 1.D.57. L. 8.
29. AOAGS. F. R-242. Op. 1.D.57. L. 1.
30. AOAGS. F. R-148. Op. 1. D. 1. L. 74.
31. AOAGS. F. R-148. Op. 1. D. 1. L. 3.
32. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 9.
33. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 15.
34. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 17.
35. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 19.
36. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 26.
37. AOAGS. F. R-242. Op. 1. D. 57. L. 27.

УДК 94

Развитие железнодорожной сети на Черноморском побережье (1914–1953 гг.)

Наталья Александровна Шевченко

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация. В статье на основе архивных документов и материалов периодической печати рассматривается становление и развитие Черноморской железной дороги в период с 1914 по 1953 гг. В качестве архивных источников использованы документы Архивного отдела администрации города Сочи. Определена роль железной дороги в колонизации Причерноморья. В завершении автор приходит к выводу, что в период с 1914 по 1953 годы железнодорожная отрасль на территории Черноморского побережья прошла путь от своего становления до максимального развития, то есть до введения в эксплуатацию всех основных железнодорожных объектов. Созданный задел стал важной составляющей для превращения региона в крупный курортный сектор – сектор всесоюзного значения.

Ключевые слова: железная дорога, Черноморское побережье, становление и развитие, 1914–1953 гг.