

Сочинский морской порт. Часть 2.



Краснодарский край
Российская Федерация

В конце 1933 года началась реконструкция курорта Сочи – Мацеста.

Курортный городок Сочи должен был стать крупнейшей здравницей страны с мощной сетью санаторно-курортных учреждений и с развитой инфраструктурой. В соответствии с генпланом предусматривалось и строительство морского порта. На основании постановления СНК СССР от 31 марта 1934 года № 698 и приказа Народного комиссара водного транспорта от 11 апреля 1934 года № 125 было создано Сочинское управление Морского Флота в качестве самостоятельного пароходства, находящегося в ведении Центрального управления Морского Флота с пребыванием в г. Сочи. Сочинское управление начало функционировать с 1 мая 1934 года. По разработанному Ленинградским отделением Государственного института по проектированию предприятий водного транспорта эскизному проекту строительство морского порта в Сочи началось в конце 1935 года. Технический проект был разработан управлением строительства порта. Документы начального этапа строительства отложились в годовых отчетах Сочинского морского пароходства. В объяснительной записке к годовому отчету за 1937 год отмечено, что управление строительства сочинского порта образовалось в 1935 году. Там же были перечислены централизованные участки и подсобные производства управления. Любопытен анализ технической документации проекта, исходя из которого проект строительства порта был составлен

неудовлетворительно. Управление строительства порта переработало технический проект и представило его 10 мая 1937 года на рассмотрение Народного комиссара водного транспорта, причем для консультаций были привлечены такие крупные специалисты, как профессора Герасимов, Ляхницкий, Дмитриевский, Шильников и другие, которые дали управлению ценные указания как по проектированию, так и по выполнению работ. Финансирование строительства было утверждено Народным комиссаром водного транспорта 22 марта 1937 года в сумме 4 млн рублей. Через полгода капитальные вложения превысили 7 млн рублей. В отчете Сочинского городского совета за 1934-1939 годы в отдельном разделе выделены: работа Сочинского морского пароходства и строительство порта. По утвержденному плану реконструкции курорта Сочи с декабря 1935 года строится порт и соответствующий ему вокзал для принятия судов пассажирско-грузового назначения, что в дальнейшем позволит значительно расширить товаро-пассажирское водное сообщение. Стоимость этого комплекса, с учетом всех дополнительных сооружений и мероприятий, связанных с общим строительством, определена в 32.7 млн рублей, из них на строительство порта – 29.7 млн рублей и на строительство здания морского вокзала – 3 млн рублей. Окончание строительства порта и морского вокзала планировалось завершить в конце 1941 года. Представляет определенный интерес показатели ввоза-вывоза продукции порта. Так, импорт, главным образом строительные материалы, составлял до 90% всего грузооборота. В связи с началом Великой Отечественной войны, на основании приказа Народного комиссара водного транспорта от 7 июля 1941 года строительство порта в Сочи было приостановлено. В 1942-1943 годах портовое хозяйство неоднократно подвергалось бомбардировке немецкими самолетами и торпедированию подводными лодками. Гидротехнические сооружения порта получили значительные повреждения. 20 мая 1943 года массив-гигант № 6 получил пролом от вражеской торпеды с разрушением трех отсеков бетонного заполнения. Получила повреждения и глубоководная набережная в результате прямого попадания авиабомбы. В 1944 году был составлен акт по

учету материального ущерба, причиненного немецко-фашистскими захватчиками по г. Сочи. Прямые потери порта составили 1.334.700 рублей. После войны до организации сочинского пароходства порт находился в подчинении Туапсинского порта. Его основная деятельность заключалась в обеспечении грузов для строительных организаций г. Сочи в соответствии с приказом министра морского флота СССР от 20 сентября 1945 года № 401 «О подготовке сочинского порта к перевозкам пассажиров и переработке грузов в 1945-1946 гг.». Решением Совета Министров СССР от 4 июня 1946 года и последующим приказом министра морского флота от 10 июня 1946 года № 257 была возобновлена деятельность Сочинского государственного морского пароходства. Устав Сочинского морского пароходства с уставным фондом 2,25 млн рублей был принят 8 июня 1946 года. На пароходство были возложены обязанности по перевозкам пассажиров по Кавказскому побережью от Анапы до Батуми. Порт был передан пароходству с приписными пунктами Мацеста, Хоста и Адлер. Правительственная комиссия по строительству Сочинского морского порта в 1947 году рекомендовала сохранить и достроить существующий порт, что нашло свое отражение в Постановлении Совета Министров СССР от 23 апреля 1947 года № 1274 «О достройке Сочинского порта и берегоукрепительных работах в районе Сочи – Мацеста». В соответствии с постановлением строительство морского порта и вокзала планировалось завершить в 1950 году. Для завершения строительства в мае 1947 года было создано первое строительное управление, которое за короткий период создало собственную базу, обеспечившую дальнейшее продолжение строительных работ. Согласно приказу министра морского флота СССР от 2 декабря 1947 года № 443 «О досрочном выполнении первым строительным управлением Главного управления по строительству морских сооружений в Сочи годового плана 1947 г.» были построены механическая и деревообделочная мастерские, лесопильный завод, гараж и склады, организован плавучий бетонный завод, общей площадью 3900 кв м. Началось строительство известкового завода. Был восстановлен Пиленковский карьер и пристань при нем. Для рабочих строителей было построено 4200 кв м жилья

временного типа. В соответствии с планом в том же году был построен грузовой причал, позволивший принимать в порт большегрузные морские пароходы, проведены дноуглубительные работы объемом 185 тыс. кубических метров. В течение нескольких лет сметная стоимость строительства порта уточнялась и пересоставлялась. Приказы, распоряжения, постановления о плановом финансировании и освоении средств отложились в документах Управления Уполномоченного ЦИК СССР по курорту Сочи – Мацеста. Согласно донесениям Сочинского пароходства, проектное задание достройки порта было рассмотрено на заседаниях бюро технической экспертизы Министерства Морского Флота (протоколы от 27 сентября 1947 года № 81 и от 11 октября 1947 года № 85). Проект был одобрен и рекомендован к утверждению с объемом капитальных вложений в сумме 82 млн рублей. Совет научно-технической экспертизы Госплана СССР 13 декабря 1947 года рассмотрел заключение экспертной комиссии по внесенному Министром морского флота проекту и одобрил его с доработкой. Министр морского флота 19 февраля 1948 года утвердил стоимость строительства сочинского порта в сумме 81 млн рублей в ценах 1945 года. На основании Постановления Совета Министров СССР от 15 сентября 1948 года № 4244 Черноморпроектом был произведен пересчет сводного сметно-финансового расчета цен 1945 года в цены 1949 года. Стоимость комплекса объекта порта определилась в сумме 95.554.000 рублей. Во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 9 мая 1950 года № 1911 «О снижении стоимости строительства» министр морского флота 16 декабря 1950 года утвердил пересмотренное проектное задание на достройку сочинского порта в сумме 90.465.500 рублей. Совет Министров СССР своим распоряжением от 15 июня 1951 года № 9661 установил общую стоимость строительства сочинского порта в сумме 101.096.000 рубле. В 1953 году план по достройке сочинского порта с вокзалом был вновь откорректирован. Стоимость комплексных работ увеличилась до 108.500.000 рублей. Основные работы по достройке Сочинского порта были развернуты с 1948 года. Тогда же стало нарастать противоречие в оценке работ между заказчиком – отделом капитального

строительства Сочинского пароходства и руководством подрядчика – Строительным управлением № 1. Представляют интерес выводы комиссии по обследованию строительства Сочинского порта, составленные главным архитектором г. Сочи и аппаратом Уполномоченного Совета Министров СССР. Комиссия установила, что генплан и проекты отдельных надводных сооружений порта не были согласованы с главным архитектором. В процессе строительства допускались отступления от имеющихся проектов. Документы о подготовительных работах по проектированию сочинского морвокзала отложились в протоколах заседания архитектурной комиссии отдела по делам архитектуры при исполкоме города Сочи. В конкурсе по проектированию сочинского морвокзала приняли участие ряд крупнейших архитекторов: Алабян, Баев, Никольский, Парусников и другие. Еще до утверждения проекта морвокзала, как следует из протокола совещания при заместителе министра морского флота СССР от 24 июня 1948 года, срок ввода в эксплуатацию морвокзала планировался в 1950 году. 29 декабря 1949 года был рассмотрен подробный план обустройства морвокзала по представлению авторов – действительного члена Академии архитектуры К.С. Алабяна и архитектора Л.Б. Карлика. Сочинский морской порт неоднократно подвергался частичным разрушениям от штормов. В отчетах строительного управления № 1 собраны документы о повреждениях порта с 1939 года, рекомендуемые мероприятия восстановительных работ и сметно-финансовые расчеты на них. Наиболее разрушительный шторм наблюдался с 20 по 21 августа 1949 года. Его сила достигала 8 баллов. У акватории высота волн составила более 4 метров, в открытом море до 7 метров, что являлось исключительным событием. В результате стихии в северном моле образовались сквозные бреши с внутренней и внешней стороны. Стоимость ущерба составила 1.859.000 рублей. Кроме того, находившийся в это время в акватории порта землечерпательный снаряд «Степан Халтурин» шквалом был сорван с якорей и выброшен на камни, где получил пробоины и затонул у пассажирского причала. Основные работы по достройке морпорта были завершены в 1950 году, хотя по отдельным позициям продолжались и в 1955 году. Исполняющий

обязанности уполномоченного Совета Министров по курорту Сочи – Мацеста В. Шутов 27 апреля 1950 года доложил министру морского флота Н. Новикову об окончании строительства сочинского порта. Документы об утверждении проекта, начала и окончания строительства морвокзала собраны в протоколах заседания архитектурной комиссии при исполкоме города Сочи, протоколах технических совещаний при начальнике сочинского пароходства, а также в годовых отчетах по капитальному строительству пароходства.

Проектирование морвокзала началось в январе 1950 года, строительство – с 1952 года. На 1 января 1954 года объем выполненных работ составил 61% от плана. В 1955 году завершались работы по зданию морвокзала. Строительное управление № 1 выполнило работы по облицовке шпиль, по смене черепичной кровли, отдельные работы в главном пассажирском зале. У привокзальной площади выполнялись работы по асфальтированию и озеленению площади, по сооружению центрального фонтана с установкой скульптурных изделий, по сносу временных сооружений, расположенных на привокзальной площади. 19 ноября 1955 году комиссия по приемке морского вокзала приняла здание в эксплуатацию с хорошей оценкой работы. Приказом начальника сочинского морпорта от 15 декабря 1955 года сочинский морвокзал был принят в эксплуатацию с 19 ноября 1955 года. Фактически морской вокзал стал функционировать с 1 декабря 1955 года. Хотя грузооборот сочинского порта оставался незначительным, по пассажирскому значению порт Сочи после окончания строительства занял одно из ведущих мест на Черном море. Компактное здание сочинского морвокзала, созданное по замыслу К.С. Алабяна, стало памятником архитектуры Республиканского значения. Начальник отдела МКУ «Архив г. Сочи» В.В. Казуров 27 марта 2024 г.

Автор: Казуров В.В.

Составитель: Таран К.В.

