

UDC 93

SOCHI RAILWAY STATION CONSTRUCTION (1949–1952)*Olga V. Natolochnaya*

Sochi State University for Tourism and Recreation
 Sovetskaya street 26a, Sochi city, Krasnodar Krai, 354000, Russia
 candidate of historical sciences, docent

The article examines post-war construction of Sochi Railway Station. Special attention is attached to workers' labour enthusiasm during construction.

Keywords: Railway Station, Sochi resort, construction.

Железнодорожный вокзал города Сочи, является, пожалуй, одной из лучших архитектурных жемчужин не только города Сочи, но и всего Краснодарского края. Это обстоятельство обусловлено размахом строительства, которое курировалось руководством страны и И.В. Сталиным лично.

Было запланировано приступить к сооружению ж-д вокзала в 1949 г. Постановлением Совета Министров от 3 марта 1949 г. на это было выделено 1 млн руб., (но в 1949 г. было освоено только 200 тыс. руб.) [1]. Министерство путей сообщения, которому было поручено строительство вокзала, не выполнило в установленные сроки и второго решения Правительства от 6 апреля 1949 г. за № 1313-473-с, которым оно обязывало закончить составление технического проекта вокзала города Сочи к 1 мая 1949 г. [2] Перед проектировщиками стояла важная и ответственная задача: органически увязать два основных положения: создать сооружение транспортного назначения, не уступающее уровню лучших современных зданий вокзалов, и создать архитектурно-художественный ансамбль, гармонично вписывающийся в окружающую природу.

Приказом Министерства путей сообщения от 28 июля 1950 г. за № 503/ца «Об ускорении работ по строительству вокзала на станции Сочи» был установлен срок окончания строительства к 1 декабря 1952 г. [3] В соответствии с этим был разработан первоначальный проект организации и график работ, запланировано обеспечение строительства рабочей силой, оборудованием, материалами и проектно-сметной документацией. Автором проекта стал архитектор А.Н. Душкин.

Сталин ежегодно приезжал на отдых в Сочи железнодорожным транспортом. Постановлением Совета Министров Союза ССР срок окончания строительства был сокращен до 1951 года, то есть, сокращен на 1 год [4]. Сжатые сроки строительства требовали от строителей решительной перестройки всех технологических процессов.

Строительство железнодорожного вокзала было поручено трем батальонам железнодорожных войск. Им помогали гражданские строители и специалисты московского Метростроя. Но основная нагрузка выпала на долю военных железнодорожников. Значительные объемы работ, сжатые сроки строительства вокзала с выносом товарного двора на новую площадку для освобождения территории под новый вокзал, потребовали укомплектования строительства необходимыми рабочими, численностью до 2 тысяч человек [5]. Ясно, что объект был не из рядовых. Начальник ЖДВ генерал П. Кабанов лично отвечал за строительство. 18 июня 1949 г. по личному распоряжению И.В. Сталина в г. Сочи было направлено 300 рабочих строителей, только что окончивших школы ФЗО [6].

Авторский коллектив строительства вокзала был согласован Главным Управлением Железнодорожных войск в составе: Быкова А.А. – начальника

строительно-монтажного поезда № 160 – начальника строительства вокзала, Ситнова А.В. – главного инженера строительно-монтажного поезда № 160 – главного инженера строительства вокзала, Шевцова – командира войсковой части, Бычковского В.К. – заместителя начальника производственного отдела Главного управления железнодорожных войск, Зернова П.М. – начальника управления военно-восстановительных работ – 12 МПС [7].

Они разработали организацию всего комплекса работ, осуществили поточность и цикличность во всех звеньях строительства, организовали механизацию трудоемких процессов, внедрили недельно-суточное планирование работ, а на пусковых объектах – суточные графики работ.

Наличие многих улиц, вливающих в привокзальную площадь, и интенсивное автотранспортное движение предопределили размеры привокзальной площади. На ней создается кольцевая система движения автотранспорта и выделяется площадка надлежащих размеров для стоянки автомобилей. Проезжая часть площади, относящаяся к вокзалу, и тротуары асфальтируются. На площади было предусмотрено строительство сквера с зелеными насаждениями.

Здание строящегося вокзала было расположено на территории привокзальной площади. Ось нового вокзала проходила на расстоянии 35 м от оси старого пассажирского здания. Столь близкое расстояние вновь строящегося вокзала от существующего пассажирского вокзала создавало большие трудности и неудобства при строительстве.

Проезд автотранспорта и проход пешеходов к существующему зданию вокзала долгое время мешал развороту работ по строительству высокой железобетонной платформы. Наличие большого количества пассажиропотоков в непосредственной близости от строительной площадки заставляло строителей согласовывать в отдельных случаях технологические процессы и увязывать производство работ по отдельным узлам со временем наиболее интенсивного движения.

Механизация работ при строительстве вокзала.

Организация скоростного строительства работ при сооружении вокзала при его сложном архитектурном оформлении диктовала необходимость максимального применения различных типов механизмов: от электрических вибраторов до современных мощных экскаваторов. На строительной площадке были сосредоточены: 2 одноковшевых экскаватора, 10 автосамосвалов ЗИС-585, 5 автосамосвалов ГАЗ-93, 6 передвижных бетономешалок, емкостью 250 литров, 5 растворомешалок, емкостью 150–250 литров, 2 камнедробильных установки, 4 гравийесортировки, 2 приводных станка для заготовки арматуры, 1 передвижная известегасилка, 2 бульдозера, 8 ленточных транспортеров, 3 штукатурных агрегата, один 3-х тонный башенный кран, 1 мачтовый кран СМК-2, 5 подъемников Т-37 и Т-41, 5 кранов ППК-250 и «Пионер», 10 электрических вибраторов, 2 мотовоза узкой колеи, 12 узкоколейных вагонеток, 6 водоотливных агрегатов, 12 краскопульты и окрасочных агрегатов, 1 компрессорная станция [8].

Продуманная расстановка этих механизмов на стройплощадке, периодическое их перемещение в соответствии с технологическими условиями хода работ на отдельных этапах строительства позволили в максимальной степени механизировать все трудоемкие производственные процессы. Все земляные работы были выполнены экскаваторным комплексом, включающим экскаваторы СМ-202 и ПГ-0,35 с вывозкой вынутого грунта самосвалами.

Вертикальный транспорт всех строительных материалов, бетона, раствора выполнялся с помощью подъемно-транспортных механизмов. Горизонтальная транспортировка осуществлялась мотовозами узкой колеи и вагонетками коппеля.

Смесительные механизмы были расставлены на стройплощадке с расчетом их максимального приближения к подъемным механизмам, гравиемочно-сортировочным и дробильным установкам. Приготовленный бетон и раствор с помощью вертикального транспорта подавался к рабочим местам. Уплотнение его производилось электрическими вибраторами. Этот комплекс механизмов, его загрузка подбирались в зависимости от производительности смесительных механизмов и, в свою очередь, в потребности в бетоне и растворе. Заготовка необходимого количества арматуры выполнялась с помощью приводных станков.

Большое количество грунтовых вод при устройстве котлованов под фундамент и тоннель удалялась центробежными насосами и мотопомпами. Все механизмы были переведены на 2–3 сменную работу.

Благодаря правильной расстановке средств механизации, контролю за их использованием, своевременному и технически грамотному обслуживанию, государственные нормы выработки на каждый механизм были выполнены, а механизация трудоемких работ составила: при приготовлении бетона – на 100 %, при уплотнении и транспортировке бетона – на 100 %, при приготовлении раствора – на 100 %, при заготовке щебня и сортировке – на 100 %, по вертикальному транспорту – на 100 %, по заготовке арматуры – на 100 %, по штукатурным работам – на 62 %, по малярным работам – на 70 %, по земляным работам – на 100 % [9].

При решении вопроса путевого развития станции Сочи предстояло выполнить земляных работ в объеме 95 тыс. кубометров. Для выполнения этой задачи был организован механизированный комплекс в составе: 2 одноковшевых экскаваторов, 18 автосамосвалов, 2 бульдозеров. Весь цикл комплексов строился по ведущим механизмам – экскаваторам. Работы выполнялись в 2–3 смены [10].

Транспортировка грунта производилась автосамосвалами, а разравнивание, планировка – с помощью бульдозеров С-80 и ХТЗ-НАТИ, которые, в свою очередь, уплотняли земляное полотно под ж-д пути. Работа экскаваторов осуществлялась по сменным графикам. Своевременная подготовка фронта работ, четкое планирование и увязка всех звеньев комплекса давала возможность повысить выработку экскаваторов с 10 тыс. до 14 тыс. кубометров в месяц [11]. При укладке и балластировке пути использованы были на работах электрошпалосварилки, электрические шпалоподбойники.

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. В составе строительного двора были построены лесопильный цех с лесосушилкой, столярный цех, цех бетонных конструкций, арматурная мастерская и другие подсобные помещения. Был организован спалубочный двор и мастерские для лепных и мозаичных изделий. Это дало возможность централизовать изготовление бетонных изделий и железобетонных плит для перекрытий, ступеней для лестниц, лепных изделий, камня для облицовки, заготовку арматуры для железобетонных работ, заготовку спалубки для железобетонных конструкций и различного вида сложных кружал для разнообразных видов аркад, сводов и полуциркульных проемов.

Весьма ответственным элементом работы в строительстве здания вокзала являлось изготовление столярных изделий из дуба. Для этих целей была организована сушка значительного количества дубового леса. Для изготовления большого количества сложных оконных заполнений витринного типа с разными работами и колоннами, а также парадных входных и внутренних дверей, были привлечены центральные столярные мастерские УВВР–12. Для вокзала работали деревообделочные комбинаты городов Сочи и Краснодара [12].

Укладка кирпича.

Ввиду исключительно сжатых сроков строительства и большого объема работ, авторским коллективом было принято решение: разделить здание вокзала на три части и строить их параллельно. Конфигурация здания вокзала в плане, наличие трех внутренних дворов создавала большой периметр кирпичных стен и позволяла вести работу на широком фронте.

Строительная площадка была разбита на три части. В первый участок вошло левое крыло здания, во второй – центральная часть и в третий – правое крыло здания. На каждом участке был назначен производитель работ. Все они организационно и в техническом отношении подчинялись старшему производителю работ по строительству здания вокзала.

Работа по возведению здания и башни, кирпичная кладка стен, устройство перекрытий, штукатурные, отделочные и облицовочные работы осуществлялись во времени в тесной увязке по срокам выполнения, обеспечивающим возведение всего здания вокзала в целом в срок. Конфигурация здания вокзала в плане позволяла вести работы по кирпичной кладке стен, устройству перекрытий, отделочным работам широким фронтом на всех трех участках строительства одновременно.

Основным стеновым материалом здания вокзала являлся кирпич. Объем кирпичной кладки составлял 9,5 тыс. куб. м или около 4,5 млн штук кирпича. Это количество было уложено за 4 месяца. Средняя ежесуточная кладка составляла 45 тыс. штук кирпича [13]. Такой успех был достигнут в результате высокой организованности и большого напряжения в ведении кладки, внедрения скоростных методов кладки. Была принята многорядная система перевязки швов, как значительно повышающая производительность труда и снижающая расход рабочей силы.

Для освоения большого объема кладки была применена механизация вертикального и горизонтального транспорта кирпича и раствора. У наружных стен центральной части здания вокзала со стороны площади был установлен башенный кран ВККМ – 1, передвигавшийся по рельсовым путям вдоль фасада, который обслуживал строительство центральной части здания и высотной башни. У наружных стен здания со стороны перрона был установлен башенный кран СМК-2. Во внутренних дворах были установлены 5 подъемников Т-37 и Т-41 и несколько кранов «Пионер» [14]. Весь этот механизированный вертикальный транспорт обеспечивал бесперебойную подачу кирпича, раствора и других строительных материалов к рабочим местам. Работы выполнялись в три смены.

Горизонтальный транспорт кирпича к новым местам разгрузки осуществлялся на вагонетках узкой колеи или автотранспортером. Узкоколейный путь был уложен вдоль фасада здания со стороны перрона на повышенных отметках и использовался для подачи кирпича по лоткам для кладки цокольного этажа. Кирпич для кладки к рабочим местам подавался в металлических контейнерах рамочного типа вместимостью в 42 кирпича [15]. Подача раствора к рабочему месту по горизонтали осуществлялась из центрального растворного узла и вспомогательных установок узкоколейным транспортом, а по вертикали – растворонасосными или в контейнерах.

Производство кирпичной кладки велось по методу Шавлюгина звеном «Пятеркой». Звено «Пятерка» состояло из двух квалифицированных каменщиков 5-го и 4-го разрядов и трех подсобных рабочих. Сложные работы – кладка наружной и внутренней версты – выполнялись квалифицированными членами звена – каменщиками 5 и 4 разрядов, вспомогательные и подсобные операции – подача раствора на стену, раскладка кирпича, расстилка раствора выполнялись подсобными рабочими.

Особое внимание уделялось правильной организации рабочего места – рабочей зоны каменщиков. Эта зона состояла из трех полос. Первая полоса – рабочее место каменщика у возводимой стены шириной 60 сантиметров, вторая – ширина 90 см, где располагался кирпич и раствор, третья – шириной один метр – свободный проход для транспортировки раствора и кирпича. Рабочее место каменщиков, учитывая подачу кирпича, было организовано следующим образом. Штабеля кирпича чередовались с ящиками для раствора. К началу рабочего дня на подмостках устанавливались штабеля кирпича, уложенные в рамках. Между штабелями кирпича устанавливались металлические подставки для рамок, чтобы освобождающиеся по мере кладки металлические рамы не валялись, а клались на подставки. Объем кирпича, заблаговременно подготавливаемый к началу рабочего дня, обеспечивал 60–70 % дневной потребности в кирпиче [16]. Для бесперебойного выполнения работ на рабочих местах непрерывно обеспечивался достаточный запас кирпича не менее двухчасовой потребности и раствора не менее часовой потребности каменщика-кладчика.

Каждый участок работ был разбит на две захватки, и производство каменной кладки велось по двухзахватной системе. Протяженность демянки для звена устанавливалась в зависимости от толщины стены и назначалась из расчета дневной работы звена на высоту одного яруса. Обычно для дневной работы звена протяженность демянки не превышала 40–50 погонных метров и для удобства работ разделялась на две части. На первой – звено производило кладку в первой половине дня, а на второй части – во второй половине дня. Каждая демянка была закреплена за определенным звеном на всю высоту возводимого здания, что способствовало повышению ответственности за производимую работу, значительному росту производительности труда и улучшению качества производимых работ. Каждое звено вело кирпичную кладку на каждой захватке по каждому их участков на полную высоту этажа, после чего переходило на другую захватку, а на первой производились работы по устройству перекрытий. Кладка наружных и внутренних стен производилась с внутренних коренных лесов с последующим их использованием для поддержания опалубки железобетонных перекрытий. Ширина лесов, исходя из правильной организации рабочего места каменщиков, была принята в 2,5 м [17].

В связи со сложными гидрогеологическими условиями и разнородностью грунтов, на участке строительства решено было производить фундамент железобетонным и бетонным трех типов: ленточный, разгружающий рандбалк и башмаковый. Фундамент башни представлял собой монолитную железобетонную плиту с обратными балками жесткости.

Отделочные работы.

Все наружные поверхности стен по внешнему периметру здания, за исключением цокольного этажа, были отделаны высококачественной цветной штукатуркой. Капители наружных аркад, замыкающих внутренние дворы, капители колонн аркады головного портика и аркады центрального двора сделаны лепными. Карниз центрального объема и башни оформлен высококачественной лепкой.

Карнизы второстепенных объемов, промежуточные тяги и архивольты главного портика образованы профилями, выполненными из высококачественной штукатурки. Цоколь по всему внешнему периметру здания и частично внутренних дворов, базы всех наружных колонн сделаны из полировочного гранита.

Барельефы и порезки фасада со стороны перрона выполнены в цементном литье. Круглые модульоны, расположенные под вишами, обрамлены каменными профильными тягами и заполнены цветными барельефными панно из майолики. Ступени наружных лестниц сделаны из гранита, а центральный двор и стилобита

главного портика – из отборных мозаичных плит. В цокольном этаже в залах прибытия и отбытия, в кассовом зале пол выстлан метлахской плиткой. В мастерских бытового обслуживания, в медпункте, в комнате матери и ребенка, в помещении почты и телеграфа, в помещении Главного военного коменданта, в зале ожидания, в помещении милиции – полы паркетные. Колонны внутренних помещений отделаны искусственным мрамором.

При сооружении здания вокзала были выполнены следующие основные объемы: земляные работы – 72,5 тыс. куб. м., кирпичная кладка – 9,5 тыс. куб. м., уложено железобетона и бетона в сложные инженерные конструкции – 9,9 тыс. куб. м., выполнено высококачественной штукатурки – 10 тыс. кв. м [18].

В 1951 г. были выполнены работы первой очереди по развитию ж/д узла от станции Сочи с переносом товарного двора со всеми спецустройствами на новую площадку в районе 78–79 км завокзальной железной дороги [19].

Итогом двухлетней работы стало здание вокзала, которое имело три этажа: цокольный, пол которого расположен на уровне привокзальной площади, первый этаж, пол которого расположен на уровне высокой перронной железобетонной платформы и второй этаж. В цокольном этаже были размещены операционные залы прибытия и отправления, бюро обслуживания курортников, камеры хранения ручного багажа, подсобные цеха ресторана, помещения бытового обслуживания пассажиров. На первом этаже были зал ожидания, ресторан, правительственные комнаты, контора ДСП, комнаты матери и ребенка, комнаты длительного отдыха, контора ДС, помещение милиции и МГБ. На втором этаже были расположены: зал ожидания, помещение для генералов, на галереях расположены читальные залы.

Для выхода из здания вокзала на промежуточные пассажирские платформы был построен пассажирский тоннель. Выход на перрон осуществлялся по трем лестницам, расположенным в центральной части здания и в обоих крыльях вокзала.

Пассажиры прибывающих и отбывающих пассажиров были направлены на перрон и на привокзальную площадь через внутренний двор правого крыла вокзала. После сдачи в эксплуатацию правого крыла вокзала старое пассажирское здание, мешавшее работам по строительству железобетонных перронных платформ и укладке станционных путей, было разобрано.

Одновременно со строительством правого крыла вокзала форсировались работы по строительству нового товарного двора. Полный комплекс работ по товарному двору был закончен 1 июля 1951 г. Это дало возможность своевременно перевести все грузовые операции со старого товарного двора и освободить место для строительства высоких железобетонных платформ и укладки станционных путей. В результате ко времени сдачи в эксплуатацию правого крыла вокзала была закончена постройка первой железобетонной пассажирской платформы и уложен новый станционный путь. Это позволило принимать пассажирские поезда к перрону нового здания вокзала сразу же при вводе в эксплуатацию правого крыла здания.

Конструкция тоннеля под железнодорожными путями представлена в виде замкнутой железобетонной рамы. Ширина тоннеля – 5,5 м, длина – 34,5 м. Конструкция высотной башни – железобетонный каркас переменного сечения. Заполнение стен – кирпич. Высота башни – 55 м [20].

Вокзал был рассчитан на одновременное пребывание пассажиров в количестве 1400 чел. Общая площадь 72 тыс. кв. м., стоимость строительства – 23 млн рублей [21].

На всем протяжении строительных работ не раз возникали экстремальные ситуации, в решении которых военные принимали активное участие. Например, именно их усилиями впервые в стране был смонтирован уникальный башенный кран. Сочинскому вокзалу военные путейцы отдали много сил.

В 1952 г. железнодорожный вокзал города Сочи стал принимать своих первых пассажиров.

Примечания:

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.24.
2. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.25.
3. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.27.
4. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д. 7. Л.45.
5. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д. 7. Л.67.
6. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 87.
7. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 29
8. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 29.
9. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 28. Л.76.
10. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 29.
11. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 56
12. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 98.
13. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 178.
14. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 210.
15. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 216.
16. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 217.
17. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 223.
18. АОАГС. Ф.Р-292. Оп.1. Д. 16. Л. 219.
19. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.9. Л.24.
20. АОАГС. Ф. Р-292. Оп.1. Д. 28.Л. 312.
21. АОАГС. Ф. Р-292. Оп.1. Д. 28. Л. 345.

УДК 93

**К ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ВОКЗАЛА Г. СОЧИ (1949–1952 гг.)**

Натолочная Ольга Васильевна

Сочинский государственный университет туризма и курортного дела
354003, Россия, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Советская, 26 а
кандидат исторических наук, доцент

В статье рассматривается строительство железнодорожного вокзала в городе Сочи в послевоенный период. Уделено внимание трудовому энтузиазму трудящихся в период проведения работ.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, город-курорт Сочи, строительство.