

61. Антирелигиозник. 1929. №6. С.34–35; №7. С.29–30; 1930. №7. С.33–35; 1931. №3. С.83, 100.

62. Воинствующее безбожие в СССР за 15 лет... С.391; РГАСПИ. Ф.89. Оп.4. Д.140. Л.12–15.

63. ГАСО. Ф.1141. Оп.2. Д.880. Л.37.

64. Комсомольская правда. 1929. 14 июня; Антирелигиозник. 1929. №6. С.59; №7. С.32; №12. С.102; ГА РФ. Ф.5407. Оп.1. Д.17. Л.51–52; Д.26. Л.4; Д.44. Л.64–65; Д.47. Л.54; РГАСПИ. Ф.89. Оп.4. Д.140. Л.14.

О.В. Натолочная

ПРОТИВООПОЛЗНЕВЫЕ И БЕРЕГОУКРЕПИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ВОССОЗДАНИЯ ГОРОДА-КУРОРТА СОЧИ В 1945–1953 гг.

После Великой Отечественной войны Советами Министров СССР и РСФСР, ВЦСПС, различными союзными и республиканскими Министерствами и Ведомствами были приняты десятки решений, которые определяли развитие города-курорта Сочи, его инфраструктуру. Самым важным среди них было Постановление СНК СССР от 25 февраля 1945 г. за №366 «О неотложных мерах по восстановлению курорта Сочи-Мацеста и проведению берегоукрепительных и противооползневых работ», подписанное И.В. Сталиным [1]. В нем говорилось: «В целях предупреждения дальнейшего разрушения Сочи-Мацестинского санаторно-курортного хозяйства провести в 1945 г. первоочередные берегоукрепительные и противооползневые работы по Сочи-Мацестинскому курорту (постройка волноломов, бун, подпорных стен, ливнеотводов и дренажей) с привлечением к долевному участию заинтересованных Наркоматов и Ведомств. Установить объем неотложных первоочередных берегоукрепительных и противооползневых работ на 1945 г. в сумме 21,3 млн р. [2] Согласно Постановлению Совета Министров СССР, берегоукрепительные и противооползневые работы на курорте Сочи-Мацеста, начиная с 1946 г., финансировались в порядке долевого участия Министерствами и Ведомствами, имеющими на курорте санатории и дома отдыха [3].

Проблема состояла в том, что в период реконструкции курорта, в 1930-е гг. работа по строительству курорта всесоюзного масштаба велась далеко не во всем разумно: галька и песок с пляжей использовались на строительство здравниц. В последующие годы непрерывное природное движение галечно-песчаной массы вдоль берега Черного моря по часовой стрелке принесло свои результаты: пляжи в Сочи начали исчезать. Выносы реками (их на территории Сочи – 43) гравия и песка пополняли пляжи, но паводки при таянии снегов или обильных дождях приводили к наводнениям. Положение осложнялось еще и тем, что на участке Черного моря ближе к Сочи берег выровненный, без бухт и островов. В этих условиях так называемый «разгон волны» составлял более 1 тыс. км, что вызывало большое волнение (до 5 м высотой), сравнимые с океанскими. Миграционные потоки морской волны стирали пляжную массу в пыль, безвозвратно перемалывая в своем движении многие кубометры материала.

Не менее опасные и разрушительные последствия для города имели оползни. Необходима была инженерная подготовка территории города, укрепление берегов моря и рек.

Для решения этой важной проблемы в Сочи была создана комиссия в составе начальника Управления противооползневых работ МКХ РСФСР В.В. Грекова, профессора Н.Н. Джунковского, академика В.В. Шулейкина и создана организация «Сочиспецстрой», принадлежащая Министерству жилищного гражданского строительства РСФСР. Управляющим стал С. Богомолец.

По распоряжению СНК СССР от 7 июля 1945 г. за № 8819-р Народному Комиссариату Земледелия СССР на ремонтно-восстановительные работы в г. Сочи было отпущено 1,7 млн р. [4] Общая сумма затрат по проведению берегоукрепительных и противооползневых работ в 1945 г. определялась по актам-сметам в 2636 тыс. р. Общая сумма долевого участия в плане первоочередных противооползневых и берегоукрепительных работ по г. Сочи от Наркоматов и Ведомств на 1945 г. составила 21 млн 294 тыс. р. [5]

При рассмотрении проектного задания (укрепления и восстановления морского берега) в Министерстве

Морского флота Госплана СССР возник вопрос о дополнительном удлинении тела Северного мола на 120 м [6]. Опыт существования недостроенного, ввиду войны, сочинского порта показал, что акватория порта была подвержена заносимости. Это происходило от проникновения в акваторию порта наносов, перемещающихся вдоль северного мола. Постройка дополнительного участка мола в 120 м с выходом на естественные 9-метровые глубины должна была снизить заносимость портовой акватории на период, пока наносы не обойдут с новой головы мола, что, ввиду значительных на этом участке глубин, будет происходить медленнее.

Кроме того, вынос головы на естественные глубины более 9-ти метров избавил бы от необходимости устройства во входе в порт прорези. Считалось, что при удлинении мола в течение нескольких лет, пока язык наносов не обойдет новой головы, необходимость в дноуглубительных работах отпадет. Таким образом, с точки зрения заносимости портовой акватории и входа в порт, удлинение мола являлось фактором положительным, снижающим необходимый объем дноуглубительных работ на несколько лет.

Первоначальные предположения проектирующей организации «Черноморпроект» сводились к тому, чтобы использовать сваи. Однако начальник первого строительного управления Главморстроя Пясецкий в письме на имя Уполномоченного Совета Министров СССР по курорту Сочи-Мацеста С. Кузьмичева писал: *«Свайная конструкция вызывает у нас большую тревогу, так как весьма мало вероятна на глубину 18 метров, кроме того, для того, чтобы забить около 1500 свай, необходим мощный свайный и копровый парк»* [7].

В числе вариантов достройки Сочинского порта, по мнению В.В. Грекова – начальника Управления противооползневых работ МКХ РСФСР – имелся один, предусматривающий удлинение Северного мола на 180 м, в том числе и на 120 м сверх предусмотренного первоначальным проектом. При этом варианте глубина у головы мола увеличивалась до 9–10 м, против имевшихся 7,5 м. Дело в том, что при естественном режиме миграции наносов вдоль берега с северо-запада на юго-восток уменьшение полосы

пляжа происходило медленно и не превышало нескольких сантиметров в год. После начала строительства порта в конце 1930-х гг. естественный режим наносов был нарушен. На участке от порта до Мамайки наносы стали накапливаться и, встретив преграду в виде Северного мола, вытягиваться, стремясь в обход его головки. А южнее, в сторону Мацесты, начался интенсивный смыв пляжа со скоростью до 4 м в год с последующим разрушением обрывистого коренного берега и бурным развитием катастрофических оползневых срывов [8]. В годы Великой Отечественной войны никто не занимался отслеживанием и анализом миграционных процессов.

Для выявления возможного влияния на величину и характер остаточной волны было предложено использовать результаты лабораторных исследований, о которых речь будет ниже. Другой возможный метод – теоретический – с использованием закона рафракции волны и аналогии с законами преломления световых лучей по методам, предложенным академиком В.В. Шулейкиным и использованным в работе французского инженера Гридель [9].

До проведения этих исследований специалисты утверждали, что удлинение северного мола улучшит условия отстоя судов в порту, особенно при западном, наиболее сильном в Сочи волнении. При волнении юго-западного и особенно южного направления, которое имело меньшую величину, но частую повторяемость, удлинение Северного мола могло играть меньшую роль, чем, например, удлинение южного мола из-за сокращения ширины ворот.

Таким образом, с точки зрения спокойствия стоянки судов в порту удлинение Северного мола на 120 м могло дать положительный эффект. *«Если удлинять мол, то, очевидно, правильно его удлинять по прямой. Перелом с отклонением в сторону берега был исключен как совершенно неприемлемый с точки зрения условий входа в порт. Перелом с отклонением в море резко снизил бы волногасящий эффект этого удлинения. Для улучшения условий стоянки в порту, помимо удлинения Северного мола, можно рекомендовать, во избежание отражения проникающей в порт волны о внутреннюю вертикальную грань мола, произвести отсыпку из массивов с внутренней стороны*

мола вдоль его закругления», – утверждал доктор технических наук, профессор Н.Н. Джунковский [10]. Благоприятный результат такой отсыпки, гасящей волну, был обнаружен при производстве лабораторных исследований модели сочинского порта в 1946 г. [11]

На начало 1947 г. стационарными наблюдениями за эффективностью работы построенных берегоукрепительных сооружений был выявлен обход Северного мола наносами. Для этих целей использовался специально окрашенный щебень, который, как выяснилось, перемещался с северо-западной на юго-восточную сторону портовых сооружений. Таким образом, специалисты, проведя исследования, пришли к определенным выводам. А именно: В.В. Греков, ведущий специалист страны в данной области, был категорически против того, чтобы увеличивать мол сверх предусмотренного прежним проектом. *«Вызванное этим увеличение глубин у его головы невосполнимо нарушит возможность восстановления естественного режима миграции наносов и вызовет дополнительные разрушения новых участков берега, не давая существенных преимуществ для эксплуатации порта», – утверждал он [12].*

Цель, которую ставили специалисты в вопросе удлинения Северного мола, заключалась в улучшении отстоя судов в порту при штормовых погодах и в уменьшении заносимости акватории наносами. Основанием для выбора длины удлиняемого участка мола и его направления послужили лабораторные исследования на пространственной модели, проведенные Одесским институтом инженеров Морского флота в 1947 г. Удлинение Северного мола должно было улучшить условия отстоя судов в порту, особенно при западном, наиболее сильном в Сочи направлении, которое имело меньшую величину, но частую повторяемость.

Удлинение Северного мола, таким образом, должно было играть меньшую роль, чем удлинение Южного мола в отношении сокращения ширины ворот порта. Для улучшения условий стоянки в порту рекомендовалось произвести отсыпку из массивов с внутренней стороны мола вдоль его закругления. Все причалы в порту, особенно фронтальный, должны были быть сквозного типа, а не в виде

сплошных вертикальных стен, чтобы от них не отражалась волна.

При этом, специалисты, рассмотрев вопрос удобства входа в порт и швартовки судов, пришли к выводу, что «фронтальный причал крайне неудобен для крупных судов во время стоянки при волне и для захода судна в порт» [13]. При запроектированном удлинении Северного мола на 120 м направление возможного подхода судов могло ограничиться, входной створ в этом случае был бы параллелен направлению мола, то есть составил бы острый угол с направлением берега. Судно должно будет в этих условиях при подходе к порту идти почти параллельно берегу на небольшом от него расстоянии, что при западном и юго-западном направлении зыби и ветра создаст очень большие трудности для входа в порт. При этом судно в порту будет иметь незначительное водное пространство, так как этот створ пересечет направление Северного мола на его закруглении. А уменьшить скорость судна на подходе к порту будет опасно из-за наличия бокового ветра и зыби, которые легко могут выбросить судно, имеющее большую парусность, на береговую отмель. Для швартовки к южному пассажирскому причалу при таком раскладе могут быть созданы трудные условия, поскольку судну придется делать оборот не на 45 градусов, а почти на 90, что при тесноте акватории и сильном ветре будет затруднительно для больших пассажирских судов.

С 1 октября 1945 г., согласно Постановлению СНК, Исполкомом Городского Совета города Сочи должна была быть предоставлена площадка для строительства бетонного завода в районе порта. Завод должен был изготавливать массивы волноломов [14]. Но Постановление СНК не спешили исполнять.

Неимоверные послевоенные трудности давали знать о себе. Несмотря на мобилизацию, рабочих рук катастрофически не хватало. Много молодежи не вернулось с фронта, и среди строителей преобладали люди в возрасте 50-55 лет. В управлении по укреплению берега работало 314 рабочих вместо 424. *«Поступающая в ОСМУ – 1 рабочая сила, – писал Цибизов, – отвлекалась трестом на раз-*

грузку прибывающих материалов, цемента, инертных материалов и оборудования» [15].

Сказывался и недостаток квалифицированного инженерно-технического персонала: в тресте был всего один инженер-гидротехник. Рабочим приходилось обходиться без экскаваторщиков, слесарей-ремонтников. Работы выполнялись вручную, так как не хватало строительных механизмов. Выход из создавшегося положения рабочие и мастера находили в том, что заимствовали и арендовали бетономешалки, транспортеры, циркулярные пилы, электромоторы, компрессоры и лебедки у ведомственных санаториев и домов отдыха. Только в четвертом квартале 1946 г. стали поступать механизмы для работы: 1 воздушно-свайный молот, 2 компрессора, 4 центробежных насоса, напором 30–40 метров и диаметром 4 м, 2 пятиуровневых машины «Крелиус» [16].

В феврале 1945 г., согласно Постановлению СНК за № 366, рабочим города стали выделять лимиты на дополнительное питание, а именно: для рабочих, выполняющих и перевыполняющих нормы выработки – второе горячее питание в количестве на 200 чел; для руководящих инженерно-технических кадров – 15 обедов по норме литров «Б» с сухими пайками и 50 обедов по нормам, установленным Постановлением СНК СССР от 17 сентября 1942 г. [17] Этим же распоряжением предписывалось снабжать рабочих и инженерно-технических работников треста «Социспецстрой», занятых на берегоукрепительных и противоползневых работах, по нормам рабочих торфопредприятий, а именно: мясо-рыба – 300 гр, жиров – 600 гр, сахарокондитерских изделий – 500 гр, крупы – 3 тыс. гр. хлеба – 800 гр. (в день), а для перевыполняющих нормы выработки – 900 гр. в день [18].

Мало изменений произошло к 1947 г., несмотря на то, что стройка имела важное государственное значение. О сложности обстановки того времени можно судить по письму С. Кузьмичева, заместителю председателя Совета Министров Союза ССР А. П. Берии: *«Постановлением Совета Министров СССР от 21 июля 1947 г. за № 2720–1114-с плавсоставу каботажного транспортного флота и технического флота разрешено бесплатное питание. Эти*

льготы не распространяются на плавсостав Первого строительного Управления Главморстроя, на 125 чел., которые работали в более тяжелых условиях и тесно соприкасались с плавсоставом Сочинского пароходства. Это сказывается на моральном состоянии членов экипажей судов, занятых на строительстве порта и мешает успешному выполнению строительных работ» [19]. Плавсостав флота Первого Строительного Управления в составе 125 чел. работал в очень сложных и напряженных условиях, так как по 3 суток был лишен возможности сходить на берег.

В течение 1947–1949 гг. Совет Министров внес целый ряд Постановлений, направленных на усиление противооползневых и берегоукрепительных работ, однако годовые планы по этому виду работ основной строительной организацией – трестом «Сочиспецстрой» до 1949 г. систематически не выполнялись. В 1946 г. план был выполнен на 50%, в 1947 г. – на 69%, в 1948 г. – на 68%, в 1949 г. – на 72% [20]. Основная причина невыполнения плана заключалась в том, что были сложности в существующем порядке финансирования и обеспечения стройки строительными материалами. Финансирование, выполняемое за счет дольщиков, как правило, оформлялось в конце квартала, а материалы начинали поступать не ранее второго квартала [21].

За первые три квартала 1947 г., как следует из отчета нового управляющего «Сочиспецстроем» А. Уркунова, средняя норма выработки на строительномонтажных работах составляла 16%. Однако, в следующем году, как писал тот же А. Уркунов, работа коллектива вновь проходила в весьма сложных условиях. Были перебои в обеспечении стройки цементом в 1 и 4 кварталах, недоставало рабочей силы и жилого фонда, сказывались финансовые трудности [22]. В конце 1947 г. в тресте было уже 2 экскаватора, 6 автокомпрессоров, 15 ручных лебедок, 18 бетономешалок.

9 ноября 1948 г. от С. Кузьмичева в адрес Л. Берия следует тревожное письмо: «В связи с угрозой затопления главных водозаборных сооружений, возникшей в результате частичного разрушения временных берегоукре-

пительных сооружений на реке Сочи, необходимо произвести капитально-восстановительный ремонт и постройку дополнительных объектов берегоукрепительных сооружений, не законченных в 1946 г. Прошу обязать Министерство жилищно-гражданского строительства РСФСР поручить производство вышеуказанных работ тресту Сочиспецстрой» [23].

3 марта 1949 г. вышло Постановление Совета Министров СССР за № 843, в котором сказано, что «мероприятия по благоустройству курорта Сочи-Мацеста выполняются неудовлетворительно». План берегоукрепительных и противооползневых работ был выполнен только на 72%, в том числе по строительству волноломов на 38%, волноотбойных стен – на 72%, по регулированию реки – на 12% [24]. Согласно этому Постановлению министерства-дольщики обязаны были выделить тресту «Сочиспецстрой» фонды в количестве 1,7 тыс. куб. м. леса, 1,4 тыс т цемента и 500 т металла. Фактически выделили (и то только в третьем квартале после многократных напоминаний Уполномоченного) лесоматериалов 800 куб. м., цемента – 950 т, а металла – 425 т [25].

После того, как было начато строительство мола сочинского порта, реки, впадающие в море, несколько изменили свои русла, в результате этого галька почти полностью была снесена в море в районе от порта до Мацесты. В районе Светланы и Центрального пляжа наносная прибрежная полоса состояла из крупных булыжников. Это объяснялось тем, что на пляже в свое время не были построены буны. Перед рабочими района Светлана стояла задача: в целях предохранения берега от дальнейшего разрушения необходимо было построить искусственные буны, которые входили бы в море на 18–20 м.

Рабочие, несмотря на все трудности послевоенного времени, с энтузиазмом помогали осуществлению плана. Особую важность в связи с ограниченным количеством материалов приобрела рационализаторская деятельность. В течение 1948 г. специалистами было внедрено более 30 рацпредложений. Многие из них помогли добиться немалой экономии ресурсов. Кирпич, например, полностью заменили шлакоблоками, деревянные перегородки – шлако-

бетонными. Это помогло сэкономить более 2 тыс. куб. лесоматериалов. Заменители изготовлялись на предприятиях треста, которые продолжали развиваться и к концу года произвели продукции на 2,5 млн р. или на 55% больше, чем в 1947 г. [26]

Рационализаторские предложения, примененные при строительстве морпорта, состояли в следующем. «Сочиспецстрой» для выполнения работ имел старые автомашины марки «Студебеккер». Шофер А.Д. Лапашинов произвел изменения в монтаже машины, чтобы можно было использовать ее не только для выполнения ее непосредственной работы, но и для забивки свай. С.Н. Каратаев сконструировал скрепер для перемещения мокрого грунта, который заменил водолазные работы. Н.П. Козанов изменил приемы забивки трассы для установки волноломов.

Экскаватор «Мариор», привезенный в Сочи в качестве военного трофея, не мог работать из-за изношенных масляных фильтров на моторе. Водители Михайленко и Воробей заменили их на усовершенствованные отечественные. Вместо откачки воды и грязи центробежным насосом стали использовать приспособление, способствующее удалению воды самотеком. Это приспособление было сконструировано С.Н. Каратаевым.

Кравцов изобрел саморазгружающийся бункер для 3-тонной машины. При этом на 80% сократилась потребность в рабочих и на 7 мин сократилось время разгрузки.

Только в 1951 г. за счет рационализаторских предложений было получено экономии на сумму в 164 тыс. р. Было изобретено приспособления для нарезки гаек на трубоборезном станке, и это освободило токарный станок для выполнения токарных работ. Приспособление горизонтальной пилорамы лесозавода для распиловки туфа на облицовочные плиты ускорило обработку плит и сократило потребность в камнетесах. Был найден способ реставрации вышедших из строя автомобильных дисков. Изобретатели придумали приспособление для запуска дизеля мощностью 150 л.с. при центробежном насосе, и это позволило легко и быстро приводить в движение дизель. Различные механизации: при выгрузке из ямы известкового теста и погрузка его в машину, при гашении извести, при арматурных ра-

ботах – увеличивали производительность труда и сокращали потребность в рабочей силе [27].

Несмотря на энтузиазм рабочих, в 1948 г. в тресте зафиксировано 183 случая нарушений трудовой дисциплины. Причем, 158 нарушителей за самовольный уход с работы, прогулы и опоздания были привлечены к судебной ответственности. Еще 16 чел. были осуждены на принудительные работы с удержанием 15–25% зарплаты.

Положение с финансированием и обеспечением стройматериалами берегоукрепительных и противооползневых работ не улучшилось и в 1950 г. В плане работ на 1950 г. за счет средств, привлекаемых от Министерств и Ведомств в порядке долевого участия, намечены были следующие основные работы: продолжение работ по укреплению морского берега в районе центральной части курорта, по строительству ливневой канализации в нижней части города и начало работ по регулированию реки Сочи.

Решение о строительстве сочинского морского порта было принято в соответствии с решением Совета Министров СССР 23 апреля 1947 г. за №1274 [28]. Сталин лично подписал распоряжение № 468 от 16 января 1948 г., в котором устанавливалась общая стоимость строительства порта в сумме 81 млн р. [29]

Необходимо отметить, что еще в период индустриализации, когда город Сочи был объявлен всесоюзной ударной стройкой, разрабатывался проект строительства морского вокзала и была составлена смета строительства пристаней. Стоимость пристаней оказалась значительно выше тех сумм, которые были указаны в титульном списке от 16 мая 1934 г. из-за очень высокой стоимости плавсредств, больших простоев из-за непогод, а затем еще и в связи с необходимостью построить причальные тумбы. В условиях Сочи, то есть совершенно открытого морского побережья, подверженного сильному действию волнения, это вызывало необходимость создать оградительные сооружения, выходящие на глубину 5–6 м, которые обеспечили бы выстроенный ковш от заносимости и волнения и давали бы возможность захода небольшим судам при волнении до 5 баллов. Стоимость такого ковша с необходимым благоустройством и вокзалом определялась в 13 млн р. [30]

Проект вокзала был разработан по указаниям профессора Гринберга, но комиссия его забраковала и поручила архитектору И.В. Жолтовскому переработать. Работа началась с непредвиденных трудностей. Отсутствовали кредиты для подготовительных работ в вопросе строительства порта. Катера для работы должны были поступать в город в августе-сентябре 1934 г., но им негде было бы укрыться. Не было древесины для строительства причала, поэтому решено было сделать дубовый настил, хотя это стоило в два раза дороже.

На 13 августа 1934 г. было забито 40 морских свай [31]. Постановлением СНК Союза СССР от 31 марта 1934 г. на Наркомвод была возложена обязанность руководить организацией Сочинского морского пароходства и построить в текущем году ряд пристаней и павильонов на побережье Сочи-Сухуми. Кроме того, необходимо было провести изыскания средств и приступить к постройке морского ковша в Сочи для укрытия катеров и мелких судов от штормов. На это строительство было отпущено в 1934 г. 1 млн 532 тыс. р. [32]

Таким образом, определенные условия пятилетки не позволили ввести в строй морской вокзал и пристани в городе. Возобновилась эта работа после окончания Великой Отечественной войны.

Проектирование морского вокзала проводилось в Москве на конкурсной основе, и принимали в нем участие такие знаменитые архитекторы, как Алабян, Парусников, Никольский, Баев. В итоге строительство морского порта было поручено действительному члену Академии архитектуры К.С. Алабяну [33]. Но строительство задерживалось из-за недостатка автотранспорта и автозапчастей. Из-за отсутствия сантехнического оборудования задерживалась сдача в постоянную эксплуатацию жилых домов, построенных Первым Строительным Управлением Главморстроя. В эти дома необходимо было переселить рабочих из предназначенных к сносу бараков, расположенных в зоне берегоукрепительных работ. И это затрудняло возможность расширения фронта строительства порта.

15 сентября 1948 г. С.Ф. Кузьмичев в письме на имя А.П. Берия выражал беспокойство по поводу задержки

в строительстве сочинского морского порта: *«Дебатируется вопрос об удлинении северного мола на 120 метров, что не было предусмотрено первоначальным проектом. К этому времени не решен вопрос реконструкции пассажирских причалов, нет проекта морского вокзала. Медлительность в решении этих вопросов может привести к срыву выполнения плана строительства, намеченного на 31 декабря 1950 года»* [34].

До окончания строительных работ оставалось 2 года, а проект морского вокзала еще не был создан. В письме на имя Л.П. Берия С. Кузьмичев 2 ноября 1948 г. писал: *«Прошу обязать Министерство Морского флота и Комитет по делам архитектуры СССР ускорить составление и утверждение проекта морского вокзала с тем, чтобы строители порта в месячный срок получили возможность приступить к подготовительным работам»* [35].

В ноябре 1948 г. на строительстве морского порта было задействовано 5 автомашин вместо 15, выделенных приказом Министерства морского флота за № 137 от 3 апреля 1948 г. 13 ноября 1948 г. Пясецкий в письме С. Кузьмичеву: *«Недостаток транспорта и отсутствие запчастей срывает строительные работы. Необходимо побудить Министерство морского флота немедленно реализовать приказ № 137 и обеспечить поставку строительству недоданных 11 автомашин и 10 автомоторов ЗИС»* [36]. Дальше переписки с Министерством строительство не сдвинулось с места. Доказательством этого служат строки из отчета Уполномоченного по курорту Сочи-Мацеста С. Кузьмичева на имя Л. Берия: *«В 1949 г. работы по строительству порта задерживаются ввиду отсутствия землечерпательного каравана, второй самоходной баржи и не поступления леса»* [37].

Ежемесячно на строительство порта Главюжфлот Министерства морского флота в соответствии с приказом № 137 должен был доставлять 8 тыс. кубических метров камня и инертных материалов из Пиленкова и Адлера. Но приказ Министерства из месяца в месяц не выполнялся. Нельзя было не учитывать климатические особенности при строительстве берегоукрепительных и противооползневых

укреплений. В сентябре – октябре могли быть штормовые периоды. Поэтому крайне важно было в сентябре-октябре поставлять до 10 тыс. кубометров камня [38]. Но этого не было. В 1949 г. работы по строительству морского порта стали задерживаться ввиду отсутствия землечерпательного каравана, второй самоходной баржи и не поступления леса [39].

Боле того, положение усугубилось тем, что в ночь с 20 на 21 августа 1949 г. на море разразился шторм. Начавшись в три часа ночи, он продолжался весь день 21 августа. Уровень воды повысился более чем на 1,5 м. Сила шторма была настолько велика, что не представлялось возможным организовать спасение имущества, и люди, высланные для этой цели, могли только вылавливать вынесенное волнами имущество или его обломки. Убытки, нанесенные штормом, составили 470 тыс. р. [40]

Деятельность сочинского морского пароходства была восстановлена по распоряжению Министерства морского флота за № 7115-р от 4 июня 1946 г. [41] С 8 июня 1946 г. на пароходстве был введен в действие устав. Сочинское морское пароходство находилось в ведении и подчинении Главного управления флота и портов южных морей и «Главвюжфлота» и являлось хозяйственной организацией, имеющей самостоятельный баланс. Размер уставного фонда составлял 13 млн 989 тыс. р. Пароходство осуществляло морские перевозки пассажирского и товарного багажа в массовом каботажном плавании на судах морского флота СССР [42].

С 7 июля 1946 г. пароходству был передан порт с приписными пунктами Мацеста, Хоста, Адлер и назначен исполняющий обязанности начальника сочинского морского пароходства И.С. Запорожский.

С 1 октября 1946 г. пароходство получило необходимое оборудование и приступило к его монтажу. На баланс пароходства были переданы 10 морских катеров и трофейные суда: «Пестель», «Орион», «Юпитер», «Капелла», «Нептун». Но пароходство при подборе кадров встретило ряд трудностей, которые к 1947 г. повлияли на укомплектованность кадрами. В городе Сочи невозможно было подобрать людей с морской специальностью, а специалисты

из соседних портов, приглашенные на работу в сочинский порт, не всегда могли быть прописаны в связи с тем, что Сочи являлся режимным городом. Поэтому пароходство вынуждено было принимать работников, которые в практической работе показали себя не способными освоить морскую профессию. Планом 1947 г. предусматривалось иметь 466 единиц рабочих, фактически имелось 433 или 94% [43]. За 1947 г. принято 432 чел., уволено – 344.

Основными причинами увольнения послужили: перевод в другие организации, в частности, во вновь организованное Первое строительной управление (81 чел.); реорганизация пожарно-сторожевой охраны, ликвидация стройучастка и окончание летней навигации (81 чел.); выезд из Сочи по окончании войны к своим семьям, невозможность прописаться в городе (42 чел.); по состоянию здоровья - по заключению ВТЭК (53 чел.); морально-бытовые причины, арест (41 чел.); прочие причины (45 чел.) [44].

Приход на работу в Сочинское пароходство значительного количества рабочих, не знакомых с работой морского флота повлекли за собой нарушение трудовой дисциплины. За 1947 г. было отдано под суд 46 чел., а именно: за дезертирство 24, за самовольную отлучку с работы – 19, по прочим причинам – 3. Довольно частыми были случаи трудовой дисциплины: из 162 случаев нарушений трудовой дисциплины 102 допущены со стороны плавсостава и из них 29 – командирами [45].

В 1948 г. сочинское морское пароходство обслуживало следующие линии: Сухуми, Хоста, Дагомыс, Новороссийск, Геленджик. Эти линии обслуживали катера и теплоходы. В сторону востока – в Сухуми – уменьшался грузопоток, так как параллельно с водной линией хорошо стала работать железная дорога и автобусы, которые доставляли пассажиров быстрее и в нужное им время. Одних только поездов в сутки ходило 5 пар.

Экскурсионная линия была представлена пароходами и катерами. В 1947 г. она обслужила 26 тыс. 231 чел., а в 1948 г. – 37 тыс. 703 чел., что в процентах составило 144%. В 1949 г. в связи с увеличением плана пассажиропе-

ревозок на 20% сочинское морское пароходство предприняло следующие действия:

1. Линию Сочи-Хоста продлили до пункта Ривьера и вместо двух катеров, обслуживавших эту линию в 1948 г. через каждый час, в 1949 г. стали обслуживать три катера через каждые 45 минут.

2. Линию Сочи – Новороссийск стали обслуживать два теплохода «Норд» и «Капелла» в связи с большим потоком пассажиров. Намечался ряд мероприятий по привлечению пассажиров с помощью рекламы.

В 1950 г. на капитальный ремонт Сочинскому морскому пароходству было Главюжфлотом выделено 315 тыс. р., а требовалось 415 тыс. р. [46] Несмотря на финансовые трудности, был произведен ремонт пристани в Хосте, грузового склада в Адлере, и переходной лестницы Курортного парка, соединившей пристань с берегом. Годовой план по перевозке пассажиров был выполнен на 160% и на 136% по пассажиромиям [47].

По итогам деятельности сочинского морского пароходства в 1951 г. средний процент выполнения норм составил 205%. Годовой план плавсостава транспортного флота в 1951 г. был выполнен по пассажирам на 112,6%, по пассажиромиям – 111,9% [48].

В 1953 г. на 115% выполнен план по перевозке пассажиров, а показатели по грузообороту составили 92% [49]. Пароходство обслуживало линии от Сочи до Новороссийска и Геленджика.

Несмотря на все трудности послевоенного времени, рабочие – жители города – не только обустроили морской берег и берега сочинских рек (построили волноломы, буны, подпорные стены, ливнестоки и дренажи), но и создали сложное по архитектурному замыслу здание морского вокзала города. Последней и самой непреодолимой трудностью на строительстве вокзала оказался шпиль. Предполагалось, что его изготовит и установит один из заводов Одессы. Но завод не смог изготовить заказ из-за отсутствия специалистов. Начались поиски другого подрядчика. Никто не брался монтировать и устанавливать гигантский шпиль (72 м). Руководители стройки попросили архитектора, действительного члена Академии архитектуры

К.С. Алабяна изъять его из проекта. Но нашел выход их труднейшего положения рабочий А.В. Хохлов. Его проект оказался не только смелым и оригинальным, но и чрезвычайно простым и экономичным. Шпиль был построен и является сегодня визитной карточкой южной столицы России.

В течение 1948–1952 гг. специалистами и рабочими сочинского треста «Сочиспецстрой» было внедрено более 50 рацпредложений, которые увеличивали производительность труда, улучшали качество работы и сокращали потребность в рабочей силе. Впервые в мировой практике на территории Сочи восстановлением пляжной полосы занималась лаборатория «Волновая станция», руководил которой А. Жданов. Сочинцы, несомненно, совершили трудовой подвиг.

Примечания

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 7423. Оп.1. Д. 2. Л. 19.
2. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 7486. Оп.1. Д.4431. Л.65.
3. Архивный отдел администрации г. Сочи (АОАГС). Ф. Р-3. Оп.2. Д.14. Л.48.
4. РГАЭ. Ф. 7486. Оп.1. Д.3601. Л.77.
5. РГАЭ. Ф. 7486. Оп.1. Д.3601. Л.92.
6. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.6.
7. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.8.
8. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.2. Л.20.
9. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.22.
10. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.24.
11. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.23.
12. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.17.
13. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.26.
14. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.2. Л. 40.
15. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.10.
16. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.2. Л.65.
17. ГАРФ. Ф. Р-7423. Оп.1. Д.2. Л.27.
18. ГАРФ. Ф. Р-7423. Оп.1. Д.2. Л.40.
19. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д.6. Л.34.
20. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.12.
21. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.13.
22. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.3–17.
23. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.26.
24. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.3. Л.80.

25. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.3. Л.95.
26. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д.4. Л.45.
27. АОАГС. Ф. Р-198. Оп.1. Д.48, 62, 77, 104.
28. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д.4. Л.1.
29. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.1. Л.18.
30. РГАЭ. Ф. 7458. Оп.1. Д.1567. Л.110.
31. РГАЭ. Ф. 7458. Оп.1. Д.1567. Л.16.
32. РГАЭ. Ф. 7458. Оп.1. Д.1567. Л.13.
33. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.7.
34. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.10–11.
35. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.13.
36. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.24.
37. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.24.
38. АОАГС. Ф. Р-3. Оп.2. Д.4. Л.43.
39. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л. 25.
40. ГАРФ. Ф. 7423. Оп.1. Д.7. Л.13, 24.
41. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.15. Л.12.
42. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.15. Л. 28.
43. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.33. Л. 11.
44. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д. 15. Л. 17.
45. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.33. Л. 13.
46. АОАГС. Ф. Р-165. Оп. 1. Д.71. Л.30.
47. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д. 71. Л.36.
48. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.83. Л. 26, 28.
49. АОАГС. Ф. Р-165. Оп.1. Д.114. Л.24.

И.А. Ермачков, А.А. Черкасов

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДА-КУРОРТА СОЧИ В ПЕРИОД ПЕРЕСТРОЙКИ (1985–1991 гг.)

Период перестройки – одним из самых неоднозначно оцениваемых периодов в истории нашей страны. Началом его принято считать 11 апреля 1985 г., когда Генеральный секретарь КПСС М.С. Горбачев выступил с программной речью о перестройке экономики, демократизации, гласности и новом политическом мышлении в международных делах. Завершилась перестройка с распадом СССР, т.е. в 1991 г. Указанный период оказал существенное влияние на развитие всех регионов страны, в том числе и на развитие