

РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО И ТРУДОВОЙ ПОРЫВ СОЧИНЦЕВ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ И РАЗВИТИЮ ГОРОДА СОЧИ В 1945–1950-е гг.

Натолочная О.В.

*канд. ист. наук, доцент кафедры
отечественной истории СГУТиКД*

В послевоенные годы во всей сложности стала задача восстановления курорта. В 1945–1950 гг. Советами Министров СССР и РСФСР, ВЦСПС, союзными и республиканскими Министерствами и Ведомствами были приняты десятки решений, которые определяли развитие курорта. 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» [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, ливнестоков и дренажей) с привлечением к долевого участию заинтересованных Наркоматов и Ведомств. Установить объем неотложных первоочередных берегоукрепительных и противооползневых работ на 1945 г. в сумме 21,3 млн руб.» [2].

П Л А Н

Первоочередных противооползневых и берегоукрепительных мероприятий по Сочи-Мацестинскому курортному району на 1945 г. [3]

Наименование Наркоматов и Ведомств	Сумма долевого участия В тыс. руб.
Наркомвоенморфлот	500,0
ВЦСПС	900,0
Наркомхоз РСФСР	2394,0
Комитет по Делах искусств при Совнаркоме СССР	1200,0
Наркомздрав СССР	5000,0
Наркомстанкостроения	600,0
Наркомморфлот	700,0
НКО	5000,0
НКПС	1800,0
НКВД	3200,0
В С Е Г О	21294,0

Нужно отметить, что после начала строительства в Сочи порта в конце 1930-х гг., естественный режим морских наносов гальки и песка был нарушен. Более того, в период реконструкции курорта, в те же 1930-е гг., работа в городе велась далеко не во всем разумно: галька и песок с морских берегов использовались на строительство здравниц. 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.

На участке от порта до Мамайки (после строительства порта) 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 метров в год с последующим разрушением обрывистого коренного берега и бурным развитием катастрофических оползневых срывов [4]. В годы Великой Отечественной войны никто не занимался отслеживанием и анализом миграционных процессов.

«Старожилы помнят, что строительство порта в 1930-е гг. привело к полному исчезновению очень широкой пляжной полосы за его южным молем. Тогда перед советскими гидростроителями встал вопрос об исправлении положения дел. Я, будучи в 1940-е гг. студентом Московского инженерно-строительного института помню посвященные Сочи работы профессора Джунковского (декана гидротехниче-

ского факультета) в институтской лаборатории. Этот большой ученый и практик предложил программу строительства защитных гидротехнических сооружений. Впоследствии их предложения и опыт работ одесских гидротехников использовались в Сочи, в частности, в строительстве на участке от южного мола до реки Мацеста», – вспоминает в своей книге «Сочи и сочинцы (воспоминания о будущем)» В. Воронков [5].

Обращает на себя внимание тот факт, что большое разрушительное действие на берег оказывала и морская волна. Берег Черного моря на расстоянии от Туапсе до Сухуми и далее выровненный, не изрезан скалами и заливам. В силу этого волна имела большой разгон, набирала разрушительную силу, с которой и обрушивалась на берег. «Чрезвычайно велика сила удара волн о берег, она превышает 100 тонн на квадратный метр. Внешнее проявление этой энергии можно наблюдать на северном моле, где всплески волн достигают десятки метров. Волны перемещают у наших берегов десятки тысяч кубометров пляжных масс» [6].

Таким образом, для проведения берегоукрепительных и противооползневых работ был образован республиканский трест противооползневых и берегоукрепительных работ «Сочиспецстрой», принадлежащий Министерству жилищного гражданского строительства РСФСР. Управляющим был назначен С. Богомолец. Проектирующая организация – «Черноморпроект». Из Москвы приехали специалисты по бере-

гоукрепительным работам – начальник Управления противооползневых работ МКХ РСФСР В.В. Греков; академик В.В. Шулейкин, профессор, доктор технических наук Н.Н. Джунковский. Большую работу выполняла лаборатория «Волновая станция» под руководством А. Жданова.

Нужно отметить, что, 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 [7]. Еще ранее по распоряжению СНК СССР от 7 июля 1945 г. за № 8819-р только одному из ведомств – Народному Комиссариату Земледелия СССР – на ремонтно-восстановительные работы в г. Сочи было отпущено 1,7 млн руб. А общая сумма затрат по проведению берегоукрепительных и противооползневых работ в 1945 г. для него определялась по актам-сметам в 2636 тыс. руб. [8]

О сложности работ по укреплению берега в 1945 г. можно судить по отчету начальника Первого специального управления треста «Сочиспецстрой» Цибизова: *«Управление занималось в основном сооружением волноотбойных стен, изготовлением коробов волноломов и бун, их бетонированием. 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 [9]. Но Постановление СНК невозможно было выполнить в короткие сроки.

Неимоверные послевоенные трудности давали знать о себе. С фронта не вернулось много сочинской молодежи. Среди строителей и рабочих в основном были люди в возрасте 50–55 лет. В управлении по укреплению берега работало 314 человек вместо 424 по норме. Часто и их приходилось использовать в работе не по назначению. *«Поступающая в ОСМУ – 1 рабочая сила, – негодовал в своих письмах в вышестоящие инстанции Цибизов, – отвлекалась трестом на разгрузку прибывающих материалов, цемента, инертных материалов и оборудования» [10].*

На работе 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 по укреплению берега. Рабочие получили: 1 воздушно-свайный молот, 2 компрессора, 4 центро-

бежных насоса, напором 30–40 метров и диаметром 4 метра, 2 пятиуровневых машины «Крепиус» [11].

Мало изменений в вопросе берегоукрепительных и противооползневых работ произошло и 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 Л.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 человек, 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»* [12]. Плавсостав флота Первого Строительного Управления в составе 125 человек 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 строитель-

ной 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 % [13]. Основная причина невыполнения плана заключалась в том, что при работе возникали сложности в существующем порядке финансирования и обеспечения рабочих строительными материалами. Бюрократическая волокита приводила к тому, что финансирование стройки, выполняемое за счет дольщикова, как правило, оформлялось в конце первого квартала, а материалы начинали поступать в конце второго квартала [14].

За первые три квартала 1947 г., как следует из отчета нового управляющего «Сочиспецстроем» А. Уркунова, средняя норма выработки на строительномонтажных работах по укреплению берега составляла всего 16 %. И в следующем году работа коллектива вновь проходила в весьма сложных условиях: в первом и четвертом кварталах на стройку не привозили цемент. Более того, на стройке первостепенной государственной важности ощущался острый недостаток рабочей силы, имелись серьезные финансовые трудности [15].

Только в конце 1947 г. для работы по укреплению морского берега было прислано 2 экскаватора, 6 автокомпрессоров, 15 ручных лебедок, 18 бетономешалок.

9 ноября 1948 г. от С. Кузьмичева на имя Л.П. Берии следует еще одно тревожное письмо: *«В связи с угрозой затопления глав-*

ных водозаборных сооружений, возникшей в результате частичного разрушения временных берегоукрепительных 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» [16].

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 % [17]. Согласно этому Постановлению министерства-дольщики обязаны были выделить тресту «Сочиспецстрой» фонды в количестве: 1700 куб. м. леса, 1400 тонн цемента и 500 тонн металла. Фактически выделили (и то только в третьем квартале после многократных напоминаний Уполномоченного) лесоматериалов 800 куб. м., цемента – 950 тонн, а металла – 425 тонн [18].

В таких сложных условиях сочинцы-рационализаторы в течение 1948–1955 гг. разработали и внедрили в производство множество уникальных приспособлений, которые способствовали

укреплению морского берега, строительству морского порта, усмирению реки Сочи и строительству жилого фонда для сочинцев. Более того, их изобретения помогли добиться немалой экономии ресурсов и финансов.

Инженер С.Н. Каратаев сконструировал скрепер для перемещения мокрого грунта. Это приспособление заменило дорогостоящую работу, которую выполняли водолазы [19]. Им также было усовершенствовано приспособление для откачки воды в месте строящихся объектов. Это сократило ввод в эксплуатацию стены набережной Приморского парка и понтонов на укрепляющих работах по санаторию «Новая Ривьера».

Благодаря изобретениям С.Н. Каратаева годовой доход государства составил 1780 тыс. рублей. За эти изобретения инженер получил премию в размере 3785 руб. [20]

Инженеры Н.М. Кравцов и Н.И. Пичугов при строительстве волноотбойной стены Приморской набережной предложили использовать каменную скальную породу (при ее разработке на месте) вместо булыжного камня [21]. Кравцов создал саморазгружающийся бункер для этих работ. Изобретение дало экономию времени на разгрузке 3-х тонной машины до 5–7 мин. Было подсчитано, что при этом на 80 % сократилась и потребность в рабочих [22].

Инженер Н.П. Козанов создал проект укрепления оползня на Старой Мацесте [23]. Инженер С.И. Бурсиков занимался усовершенствованием сооружения

волноотбойной стены. При разработке котлованов под железобетонные понтоны морской набережной он полностью заменил работу водолазов по выемке грунта на работу экскаватора «Комсомолец». Для этого им была сконструирована так называемая «обратная лопата» – дреглайном, которая дала экономию на 1 куб. метре вынутого грунта до 312 руб. [24]

В качестве военного трофея в Сочи из Германии был привезены экскаватор «Марион» и машины «Студебеккер» и «Форд-6». Можно только предполагать, каков был процент износа этих машин. Сочинские умельцы не только заставили их работать, но и внесли некоторые изменения в конструкцию техники, что позволило использовать машины не только по их прямому назначению.

Начальник второго строительного участка М.И. Лопашин усовершенствовал монтаж копра «Студебеккер», и она стала использоваться для забивки свай [25].

Экскаваторщики М.И. Михайленко и А.П. Воробей внесли изменения в работу масляных фильтров на моторе экскаватора. «Марион». Экономия для государства в год составила 3900 руб., (премия за изобретение – по 75 руб. 20 коп. каждому) [26]. По предложению А.П. Воробей была укорочена стрела экскаватора, это позволило работать без опаски под ЛЭП высокого напряжения [27]. Об этом факте вспоминает и В. Воронков: «Люди моего поколения помнят необычный экскаватор –

драглайн с длинной стрелой вылета. Очень эффективно управлял этим экскаватором «Марион» машинист Архип Петрович Воробей, методично перемещавший по всей пойме горы грунта» [28].

Слесарь М.А. Шокарев продолжил усовершенствовать экскаватор, заменив воздушный сальник на «Марионе» пневматическим [29]. Экскаватор проработал до 1954 г.

Инженер С.Г. Кочановский предложил на станках гаража треста «Сочиспецстрой» производить литье поршней для «Форда-6» с помощью стального разборного кочеля и мехобработки. И это успешно было осуществлено. Инженер пошел дальше в своих начинаниях. Под его руководством в автомеханических мастерских гаража изготавливались детали для машин «Студебеккер» и «Форд-6» [30].

Инженер А.Д. Авдеев изготовил гидравлические и поршневые конструкции подъемного механизма к самосвалу от коробки скоростей [31].

Инженер Н.С. Одоевцев сконструировал особое прицепное устройство к автомашинам для автоматической погрузки сыпучих материалов с использованием тяговых усилий машины. Его творчеству принадлежит и новая конструкция тачки со съёмными кузовами для транспортировки кирпича, блоков и растворов. В 1951 г. он изобрел особое стационарное устройство для передачи тяговых усилий автомобиля к различным механизмам [32].

Инженер Т.И. Попов изготовил устройство для испытания мото-

ров и реконструировал вертикально-сверильный станок для расточки цилиндров моторов. Доход для государства в год – 36 тыс. руб., премия изобретателю – 101 руб. [33]

Инженер Н.Н. Киселев сконструировал оплеточный станок голых проводов для ремонта якорей динамомашин автомобилей всех марок. Материалом этому служила изоляция сгоревших и негодных якорей [34].

Инженер П.А. Неласов изменил конструкцию берегозащитной стены, которой придавал наклон до 30 градусов. Стороне стенки со стороны моря придавалась волнообразная форма, а для связи стены с основанием предусматривались 2 железобетонные шпстры диаметром до 30 см. [35]

Инженер В.А. Воронков предложил изготовление пустотелых бетонных камней размером 39/19/17 см с двумя пустотами, перекрытыми диафрагмой. Доход для государства в год составил 228 тыс. руб., премия изобретателю – 2 тыс. 747 руб. [36]

Не меньшего внимания требовала и река Сочи. В период ливней и смерчей она была непредсказуема в своих водных потоках. Начальник строительного участка № 2 Лопацинов сконструировал приспособление для укладки бетона, которое использовалось для сооружения стен набережной реки Сочи [37]. Бригадир А.Г. Шаповалов использовал цементные формы вместо гипсовых для набивки парапетных решеток-опоясок рек Сочи и Мацеста [38]. Начальник автобазы Кочановский изобрел приспособление для запуска дизель-мотора

при помощи электрического тока. Оно приводило в движение центробежный насос «Д-20», откачивавший воду из котлована на реке Сочи [39].

Таким образом, благодаря сочинцам-рационализаторам были не только восстановлены и заново отстроены берегоукрепительные и противооползневые сооружения, но и принесен доход государству только в 1948–1951 гг. в размере 4387733 руб., при этом размер премии всем изобретателям, указанным в данной статье, составил 18161 руб. [40]

Таким образом, несмотря на трудности, сочинцы создали на участке от южного мола порта до реки Мацеста 7 волноломов по 25–35 метров каждый на расстоянии 15–20 метров от берега. Их назначение – погасить силу удара волны о берег. Было построено 118 бун по 15–20 метров перпендикулярно берегу. Их цель – препятствие выносу пляжной массы. На участке от южного мола порта до Летнего театра – искусственную набережную при помощи системы берегозащитных сооружений. Создано красивейшее здание морского вокзала. Построен морской порт.

После войны сочинцы проживали в ветхом жилье, которое за годы войны не только не ремонтировалось, но и пришло в полную негодность. Жилой фонд города Сочи в послевоенный период представлял следующую картину: 50 % кровли жилого фонда требовало замены и 30 % – капитального ремонта. Частный жилой фонд города Сочи состоял на 96 % из деревянно-каркасных и

самшитовых строений [41]. Кирпичные строения составляли 1,6 %. По этажности строения состояли из: одноэтажные – 98,1 %, двух и более этажные – 1,9 % [42]. Жилая площадь одного строения в среднем равнялась 31,4 кв. м., а площадь на одного проживающего в нем – 6,5 кв. м. [43]

Важной причиной недостаточного строительства жилого фонда было то, что в Сочи не было для этого специальной строительной организации. Частично эти функции выполнял трест «Сочиспецстрой». Но из-за невыполнения своих основных функций – берегоукрепительных и противооползневых работ – «Сочиспецстрой» с 1949 г. не занимался строительством жилья в городе.

Местные власти решили использовать в Сочи опыт города Ленинграда по приведению жилищного фонда города в благоустроенное состояние. Для этого создавались комиссии содействия домоуправлениям ГЖУ из активных жителей города. Одна комиссия должна была рассматривать 15–20 ведомственных и частных домов. Цель работы комиссий – развивать инициативу жильцов в деле восстановления жилищ собственными силами [44].

По личному распоряжению И.В. Сталина в 1950 г. в городе Сочи создается строительномонтажный трест «Сочижилстрой» для строительства жилых, административных и культурно-бытовых зданий с годовой мощностью в 30 млн руб. [45] Он относился к Министерству жилищ-

но-гражданского строительства РСФСР. По этому же распоряжению было запланировано в 1950 г. создать в Сочи завод «Строй-деталь» по изготовлению бетонных и железобетонных деталей. Кроме этого – деревообделочный и бетонно-растворные цеха, арматурный цех и несколько механических мастерских. Министерство жилищно-гражданского строительства РСФСР получило задание от Сталина для строителей поставить в город Сочи в первом квартале 1950 г. 100 сборных индивидуальных многоквартирных домов [46].

Восхищение вызывает тот факт, что и в строительном деле вся тяжесть выполняемой работы легла на плечи талантливых рабочих и рационализаторов. В целях экономии дефицитных строительных материалов рабочие применяли различные методы, а именно: добавляли глину в растворы для кладки стен и штукатурных работ (2040 куб. м), изготавливали из отходов деревянные щиты для наката и перегородок (6380 кв.м), применяли кладку кирпича стен по системе инженера Власова, что давало существенную экономию кирпича (40,7 тыс. шт.) [47].

Инженер В.А. Воронков предложил применять в строительстве жилых зданий пустотелые крупные блоки из беспесчаного бетона с каменной фактурой фасадной стороны, а архитектор Э.Э. Шульц и инженер Н.С. Одоевцев внедрили крупноблочное и панельное строительство капитальных стен из пустотелых офактуренных блоков из беспесчаного пористого бетона.

Были сконструированы оригинальные тачки-ящики для раствора при укладке кирпича и штукатурных работах (В.Е. Рубановский). Изобретен прибор для выравнивания штукатурки с помощью вибрации (К.Н. Щербаков) и усовершенствован штукатурный агрегат путем увеличения скорости насоса (В.Г. Мартинчик). А мастер электрического цеха В.Ф. Куликов создал электроламповый калорифер для сушки сырой штукатурки стен и потолков.

Ему принадлежит и устройство для отыскивания скрытого замыкания в обмотках электромоторов и генераторов.

Когда не хватало техники – вновь приходили на помощь народные умельцы. Водители В.И. Королев и В.М. Максименко переконструировали трактор на бульдозер. Слесарь Е.Г. Рослиев реставрировал пришедшие в негодность автомобильные диски. Плотник П.И. Власов изобрел приспособление для подъема на высоту до 5 метров материалов, необходимых для наката чердачного перекрытия без устройства лесов [48].

Сочинцы и сегодня живут в домах, построенных в 1950-е годы.

Сочинцы, несмотря на все трудности послевоенного времени и неудовлетворительное выполнение государственных планов по восстановлению берегоукрепительных и противооползневых работ со стороны различных Министерств и Ведомств, героически и самоотверженно выполняли работы по укреплению и восстановлению своего

города. Особое значение имела рационализаторская деятельность сочинских инженеров, мастеров и простых рабочих.

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. РГАЭ. Ф. 7486. Оп. 1. Д. 4431. Л. 56.
4. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 2. Л. 20.
5. *Воронков В.* Сочи и сочинцы (воспоминания о будущем). М., 2008. С.91–92.
6. Там же. С. 137.
7. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 14. Л. 48.
8. РГАЭ. Ф. 7486. Оп. 1. Д. 3601. Л. 77.
9. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 2. Л. 40.
10. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 4. Л. 10.
11. ГАРФ. Ф.7423. Оп. 1. Д. 2. Л. 65.
12. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 6. Л. 34.
13. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 7. Л. 12.
14. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 7. Л. 13.
15. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 4. Л. 3–17.
16. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 2. Д. 4. Л. 26.
17. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 3. Л. 80.
18. ГАРФ. Ф. 7423. Оп. 1. Д. 3. Л. 95.
19. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 23.
20. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 65, 69. 73.

21. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 203.
22. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 245.
23. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 87.
24. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 189.
25. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 123.
26. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 208.
27. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 102.
28. *Воронков В.* Сочи и сочинцы (воспоминания о будущем). М., 2008. С. 141.
29. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 57.
30. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 36, 123.
31. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 163.
32. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 189.
33. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 124.
34. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 54.
35. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 11.
36. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 76.
37. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 82.
38. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 86. Л. 80.
39. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 45.
40. Составлено нами по: АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85, 86. Л. 11, 23, 36, 45, 54, 57, 65, 69, 73, 76, 80, 82, 87, 102, 123, 124, 163, 189, 203, 208, 245.
41. АОАГС. Ф. Р-256. Оп. 1. Д. 82. Л. 10.
42. АОАГС. Ф. Р-256. Оп. 1. Д. 82. Л. 12.
43. АОАГС. Ф. Р-256. Оп. 1. Д. 82. Л. 13.
44. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 304. Л. 52.
45. ГАРФ. Ф. Р-7423. Оп. 1. Д. 7. Л. 86.
46. ГАРФ. Ф. Р-7423. Оп. 1. Д. 7. Л. 88.
47. АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85. Л. 36.
48. Составлено нами по: АОАГС. Ф. Р-198. Оп. 1. Д. 85, 86. Л. 23, 34, 36, 57, 63, 65, 87, 102, 123, 145, 167, 189, 203, 208, 223, 245, 265, 276.

МЕДИКО-САНИТАРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ БОЛЬШОГО СОЧИ В 1960–1970-е гг.

Зайцев А.М.

*старший преподаватель кафедры
отечественной истории СГУТиКД*

С организацией Б.Сочи перед отделом здравоохранения были поставлены новые задачи по обеспечению всех курортных зон, входящих в город современным медицинским обслуживанием. Были предприняты меры по строительству новых объектов

здравоохранения, а также резко пополнены штаты действующих поликлиник и больниц медицинским персоналом. Так только в период с 1961 по 1962 гг. были открыты центральная поликлиника на 500 посещений, детские ясли в пос. Лазаревском на