

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

СОВЕТСКАЯ ИМПЕРИЯ: СОЧИ – УДАРНАЯ СТРОЙКА (1930 гг.)

САМСОНЕНКО Т.А.

*канд. ист. наук, доцент кафедры экономики
и организации социально-культурной деятельности СГУТиКД*

SOVIET EMPIRE: SOCHI – IMPACTIVE BUILDING (1930s)

SAMSONENKO T.A.

The article is based on archival materials about Sochi. It examines the development of health-resort Sochi in 1930s.

В статье использовано большое количество архивного материала города Сочи. В ней рассматривается становление города-курорта Сочи в 1930-е годы.

УДК 94 (47)

1930-е гг. – один из самых сложных периодов советской истории. Он ознаменовался свертыванием НЭПа, началом коллективизации, голодомором, политическими репрессиями. В то же время это период индустриализации и создания Сочи-курорта. Именно в это время Сочи был включен в число ударных строек второй пятилетки. Главным нормативным документом здесь было Постановление СНК СССР № 30 от 8 января 1934 г. «О включении в список ударных строек строительство курорта Сочи – Мацесты». В нем отмечалось «Придавая важное значение своевременному окончанию работ по реконструкции курорта Сочи – Мацеста, Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Включить в список ударных строек на 1934 г. строительство курорта Сочи в части сооружения водопровода, постройки электростанции, проведения канализации, постройки автомагистрали Сочи – Мацеста – Гагра, организации пароходного сообщения между курортами Сочи и Сухуми, постройки коллектора по отводу мацестинских вод.

2. Предложить Наркомснабу с 1 января 1934 г. снабжение рабочих и ИТР указанного строительства продуктами питания и промтоварами производить по списку № 1».

Постановление подписал Заместитель Председателя СНК СССР В. Куйбышев [1].

В том же году (20 июня 1934 г.) город Сочи специальным постановлением выделяется в самостоятельную административно-хозяйственную единицу. Ввиду принципиальной важности этого решения приведем его текст полностью.

«Президиум ВЦИК постановляет:

1. Селение Новую Мацесту при железнодорожном разъезде Мацеста Северо-Кавказской ж.д. (с сан. № 7, 8, 9) Сочинского района, преобразовать в курортный поселок, присвоив ему наименование «Мацеста».

2. Включить в городскую черту города Сочи пригородные населенные пункты: Ареду, Нижнюю Раздольную, Новые Сочи и Соболевку с окружающим их землями колхозов: им. Буденного, Красную Семеновку и Нижне-Раздольный; сельхозкомбинат им. В.И. Ленина и Сочинскую плодОВО-опытную станцию субтропических культур.

3. В изъятие из действующего Законодательства выделить город Сочи в самостоятельную административно-хозяйственную единицу с подчинением Сочинского горсовета непосредственно Азово-Черноморскому крайисполкому.

4. В связи с выделением г. Сочи в самостоятельный административно-хозяйственный район, центр Сочинского района перенести в селение Адлер с сохранением прежнего названия района».

Постановление подписал Председатель ВЦИК М. Калинин [2].

В работу включались и краевые органы – Азово-Черноморский краевой комитет ВКП(б) и крайисполком. Они издают ряд постановлений. Последнее повторяют в основном то, что уже принято союзной властью. Но природа командно-административной власти такова, что требует дуближа. С помощью таких постановлений осуществлялась мобилизация людей, подхлестывалась инициатива. В Москву отправлялись докладные записки, через которые красной нитью проходила главная просьба – увеличить капиталовложе-

ния. Так, 24 сентября 1934 г. в Москву на имя М.И. Калинина отправляется докладная записка от Сочинского горсовета, в которой содержится просьба об увеличении бюджета на развитие города (хозяйства, просвещения, здравоохранения и т.д.). Конкретно указано, что ассигнования на строительство курорта резко увеличились и уже в 1934 г. составили 60–70 млн руб., а бюджет города составил всего 2 млн 400 тыс. руб. [3] Как видим «ножницы» налицо, а вместе с тем городское хозяйство от курортного действительно отделить было нельзя. Эта проблема будет возникать и в дальнейшем, как-то частично решаться, но все равно будет основой разногласий и соперничества между Уполномоченным и городской властью.

Что же касается краевых постановлений, то их вышло достаточно. По стилю и лексике они были энергичными, требовательными. В них настойчиво звучало – «разработать», «обеспечить», «приступить», «включить», «поставить вопрос» и т. д. Все эти директивы направлялись в Сочи различным ведомствам, а на месте уже сверстывался конкретный план работ. Что же из многочисленных рекомендаций начали осуществлять в 1934 году? Список начатых работ исключительно обширен. Согласно документам осуществлялось строительство различных объектов, изыскательских работ, создание технических и эскизных проектов, всего их было перечислено 34 разновидности. Среди них – постройка электростанции, водопровода, канализации, автомагистралей и шоссе, пешеходных троп, пристани, оранжерей и др. объектов. Разработка эскизных проектов театра, мусоросжигательной станции, планировки города, Навагинской и Краснополянской станций на р. Мзымта и Сочи и др. Были начаты различные изыскательские работы (высокогорных источников, подруслового течения р. Сочи и др.) [4]. О некоторых проектах будет рассказано в следующих разделах.

Решение хозяйственно-технических проблем курорта.

Наиболее трудоемкими и дорогостоящими проблемами курортного строительства были материально-технические – финансовые, транспортные, электроснабжение, водоснабжение, канализация, дорожное, жилищное строительство и другие. Все перечисленные задачи сложны сами по себе, но они усложнились в условиях малого населенного пункта, горной местности, недостатка квалифицированных специалистов и многого другого.

Задача настоящего параграфа – проанализировать ход строительства курорта в перечисленных сферах, без которых невозможно было функционирование курортного комплекса – санаториев, лечебных учреждений. Рассмотрение материально – технических проблем для читателя может оказаться скучным. Но этот раздел важен, без него не обойтись. Начнем с вопросов финансирования.

Как уже отмечалось, финансирование курорта обеспечивалось благодаря тому, что Сочи – Мацеста стал ударной стройкой второй пятилетки.

До включения района в указанный список финансы шли из краевого и городского бюджета, что было скудно и бесперспективно. С включением в «список» капиталовложения увеличились в 2,5 раза [5]. Для упорядочивания финансовых потоков, контроля за ними, основным органом распоряжения госбюджетными средствами правительства становится Управление Уполномоченного ЦИК СССР по Сочи – Мацестинскому району.

Финансовый отдел Управления Уполномоченного, получив госбюджетные средства, предоставлял кредиты подрядным организациям. Уже в первый 1934 г. капиталовложения составили 60–70 млн руб. [6] Такой рост капиталовложений породил «ножницы» в финансировании других объектов, преимущественно городского масштаба и назначения. Ошибка заключалась в том, что разделить сферы

курортного и городского хозяйства было невозможно. Простой пример: приезжающим строителям надо было отдавать своих детей в школу, которая не могла всех вместить. Следовательно, нужны были средства на строительство новых учебных заведений, а бюджет города вырос в 1934 г. только на 14 % [7].

Справедливость требует отметить, что такое положение было замечено. В декабре 1934 г. постановлением СНК СССР Сочи – Мацестинский район был выделен в самостоятельную бюджетную единицу. Согласно постановлению, налоги и доходы, уходившие раньше в госбюджет, оставались в городе. Кроме того, был введен арендный сбор за землю и особый сбор на развитие коммунального хозяйства [8]. Это улучшило городской бюджет, но не сняло всех проблем. Оставались отрасли, не включенные в список государственных капиталовложений, например, дорожно-мостовое хозяйство. Наряду с роскошным курортным проспектом (его тогда называли Сталинским) недалеко ютились убогие улочки.

Общая сумма капиталовложений за весь изучаемый нами период (1934–1940 гг.) составила 884 млн рублей [9]. Из этой суммы вложение в новое санаторное и общерайонное строительство составили 368 млн рублей. Основная сумма (240 млн руб. или 65 %) вложена в ведомственное санаторное строительство и сооружение объектов по линии Уполномоченного СНК СССР. Остальная сумма (516 млн руб.) ушла на реконструкцию действующих объектов, среди которых основная доля пришлось на ведомственные санатории [10].

Нуждается в расшифровке статья расходов, названная в документах «Уполномоченный СНК СССР». Это лимиты Метелева, которые распределялись с ведома его и финансового отдела [11]. Так, сюда вошла оплата всех работ по планировке курорта вплоть до Генеральной схемы, утвержденной Президиумом ЦИК 17 июня 1936 г. Общая сумма расходов – около 2 млн

рублей. Генеральная схема планировки распалась на ряд порайонных проектов, выполнявшихся разными организациями (г. Сочи, долина реки Мацеста, поселки Хоста и Кудепста и др.). Каждая из разработок оплачивалась по лимитам Уполномоченного. Финансировались и другие виды работ.

Одной из первоочередных работ, которые необходимо было провести в Сочи, стало расширение водопроводной сети.

К началу реконструкции, в 1934 г., в Сочи и Мацесте имелось четыре водопроводных системы (общая мощность – 2,2 тыс. кубометров воды в сутки) [12]. В Хосте водопровода вообще не было, и население снабжалось водой из реки Хосты или из местных родников. Воды не только не хватало, но и ее санитарное состояние было неудовлетворительным. 1933 г. был назван годом «водяного голода». Не было и охранной зоны у водяных источников. Требовались поисковые, строительные и проектные работы, а время не ждало. Потребности в воде росли быстрее, чем развивалась стройка. В последствии переплетение и накладка друг на друга поисковых, строительных и других работ принесут немало трудностей и бед.

В первую очередь развернулись изыскательские работы. На это ушло время в 1933 и 1934 гг. В районе от Мамайки до Хосты провели изучение более трехсот источников. Вода в них была безупречной по качеству, но смущало большое расстояние, возникал вопрос об экономической эффективности. Поэтому обратились к использованию подручных вод галечников реки Сочи. Гидрологические изыскания завершились к маю 1934 г. [13]

Тем временем, не дожидаясь окончания разработок, с начала 1934 г. приступили к укладке водопроводов на реке Батарейка. Вскоре выяснилось, что участок не защищен от оползней, безнадзорен. Инженер Управления Уполномоченного А.В. Васильев указал не только на беспорядки, но и на опасность использования воды для питья.

Было созвано специальное совещание, установили охранную зону, выделили ответственного в лице председателя Горсовета Мотузко. Казалось, дело должно сдвинуться, но этого не происходило. Как это часто бывало, потребовалось вмешательство Уполномоченного. Последовали административные наказания, изменения в финансировании, укрепление стройки специалистами. Была организована Сочинская Построечная контора № 51 [14]. Она сосредоточила в своих руках все материалы, связанные с сооружением водопровода, но работы шли медленно. Не хватало рабочей силы, несвоевременно поступали материалы (в первую очередь трубы), мало было автомашин и горючего, плохо обеспечивались питанием, жильем рабочие и служащие Построечной конторы.

Но работы продвигались. Протяженность водопроводной сети выросла, подача воды увеличилась в 1,5 раза [15]. Следующий 1935 г. прошел под знаком роста водопроводной сети. Кроме того, был усилен контроль за качеством воды, охраной водопроводных сооружений, было запрещено самовольное подключение к водопроводной сети организаций и домовладений. У Треста «Водоканализации» появились накопления, которые он стал употреблять на совершенствование водопровода [16].

Строительство водопровода продолжалось и в течение 1936–1941 гг. Проектировщики и строители совершали те же ошибки, о которых говорилось, но приобретенный опыт сказывался. Снижались затраты, велась борьба с перерасходами денег, заботились о качестве работ. Сочинскую Построечную контору выделили в стране, поставив ее на третье место [17].

За период реконструкции курорта (1934–1941 гг.) были построены: водопровод Сочи–Мацеста, водопровод Хосты. Оба водопровода имели удовлетворительное качество воды и были закольцованы. Мощность водопровода возросла в 11 раз, а с учетом водопровода для производственных нужд Го-

рэлектростанции в 12 раз. Были сооружены специальные подкачки, проложены водоводы к домам и предприятиям. К городской сети подключено 340 домовладений. Функционировало для населения 77 уличных водоразборных колонок [18].

Все перечисленное было названо (уже в конце периода) первой очередью Сочинского водопровода, в строительство которой было вложено около 8 млн рублей. Остальное было включено в новый перспективный план, осуществление которого намечалось с 1942 г. [19].

Важное место в создании курорта отводилось канализации. Это весьма прозаическое сооружение должно было стать основой экологического благополучия курорта. Руководители стройки в полной мере это осознавали. Для осуществления работы в Сочи были приглашены опытные специалисты – инженеры Зворыкин, Смильгин, доктор Потериев, профессора Строганов, Корольков, представители Наркомздрава и другие. Работу постоянно курировали Метелев и начальник Построечной конторы № 51 Меркурьев.

До 1934 г. общей системы канализации в городе не было. Ее создание в краевой пятилетний план из-за нехватки средств также не входило. Лишь с включением Сочи – Мацесты, в число ударных строек сооружение фекально-хозяйственной канализации было признано актуальным и неотложным.

Как же обходились без общей канализации? Санатории и дома отдыха имели свою внутреннюю канализацию с выпуском сточных вод в ближайшие овраги, а оттуда в море. Некоторые санатории пытались возводить собственные очистительные сооружения на своей территории (санаторий РККА, НКВД № 4, № 6, дома Курортного управления района «Светланы» и др.). Но все это были полумеры и они не решали насущные проблемы советского курорта.

Первый проект рассматривался в 1932 г., но до ноября 1933 г. пролежал на полке. В доработанном виде его рассматривали в научно-техническом совете Наркомхоза в мае 1934 г. [20]. Но на этом дело не закончилось. Взаимные претензии НТС и местной власти улаживались еще полгода. И все-таки строительство начали в условиях, когда не все стороны работ были проанализированы. В частности, в проекте не нашли отражения важные работы Новороссийской биологической станции и других учреждений о степени влияния сточных вод канализации на реки и прибрежную зону курорта. Пресловутые плановые сроки работ обходились дороже.

Было решено построить в районе Мамайки – Ахун три самостоятельные системы с отдельными очистными сооружениями: а) от Мамайки до балки Мусина – Пушкина; б) от балки до санатория РККА им. Ворошилова; в) от санатория до Агурских очистных сооружений [21].

К работам приступили с начала 1934 г., строительство вели непрерывно. Уже в 1936 г. канализация функционировала во всей центральной части города с подключением двенадцати главных улиц [22].

Надо отметить, что постройка шла в сложных условиях Сочинского рельефа, на оползневых участках. К 1941 г. в основном были закончены работы по канализации районов Новые Сочи, г. Сочи, санаторный район от Сочи до Мацесты и долины реки Агуры. Все сооружения – коллекторы, насосные станции, очистные сооружения – были переданы в эксплуатацию Горсовету. Стоимость переданного имущества составляла 12,7 млн руб. В городскую сеть включили 287 домовладений [23].

Некоторые работы предстояло провести позднее. Среди них – строительство канализационной системы в районе «Красный шторм» – Хоста – Кудепста, включение в городскую канализацию новых районов (в сторону Мамайки), новых санаториев (НКВД № 1) и другие [24].

При строительстве канализации обнаруживались недостатки, просчеты. Но если до 1935–1936 гг. они выявлялись и устранялись без трагических последствий, то с 1937 г. из них сделали политические дела. Ряд уважаемых людей (Зворыкин, Меркурьев и др.) были объявлены «врагами народа», а стройка продолжалась под лозунгом борьбы с вредительством [25].

Функционирующий курорт должен быть обеспечен необходимым количеством энергоресурсов. Как показала дальнейшая работа, решение электроэнергетической проблемы было осложнено многими обстоятельствами.

К началу реконструкции Сочи располагал электростанцией мощностью 630 квт. [26] Этого было не достаточно. Приток населения, строительные объекты требовали подачи электроэнергии.

Необходимость срочного увеличения объема вырабатываемой энергии в сочетании с нехваткой средств и устаревшим оборудованием на действующих электростанциях и силовых установках создавали почти тупиковую ситуацию.

Организаторы пошли по двум путям. Санатории, предприятия и учреждения устанавливали собственные силовые агрегаты. В 1933 г. мелкие установки давали более 40 % общегородского энергопотребления. Второй путь предусматривал расширение Сочинской электростанции. Проект был утвержден на заседании Энергетической секции Наркомхоза 25 февраля 1934 г. [27]. Проект таил в себе одну опасность. Средств он требовал много, а эффективность его была невысока.

Программа работ предполагала увеличение производства электроэнергии в 6 раз в течение 1934 г. Фактически она была сорвана недопоставкой оборудования. Был установлен лишь один дизель. Но дело было и в другом – недостатке финансирования. Величина указанного роста была достигнута только к концу 1936 г. Были построены новый машинный зал, служебное помещение, топливохранилище [28].

Внушительное увеличение электроэнергии не сняло проблем снабжения: электричества не хватало, себестоимость его была высока, убытки по выработке электроэнергии накапливались. Отсюда – частые перебои в подаче воды, в остановке работы молочного и мясокомбината, неудобства для жителей и отдыхающих. Весь 1935 г. ушел на борьбу с недоделками и на работы по освещению городских улиц и парков. В сентябре 1936 г. освещение территории города от Ривьеры до санатория РККА им. Ворошилова было передано в ведение Горсовета [29].

Когда стало ясно, что путь расширения электростанции бесперспективен, Управление Уполномоченного заключило договор на проведение изыскательских работ для постройки гидроэлектростанции.

Летом 1935 г., побывав в Сочи, «вождь народов» дал указание построить на реке Сочи гидроэлектростанцию. В марте 1936 г. Совнарком, спеша выполнить указание вождя, выделил 9 млн руб. на сооружение станции в двухгодичный срок [30]. Геологические изыскания показали, что стоимость работ будет дороже от предполагаемого в два раза. В других условиях от проекта отказались бы, но как быть с «указанием». В особо сложной ситуации оказался А.Д. Метелев. Он обратился к М.И. Калинину с просьбой поручить строительство станции Наркомтяжпрому. Последний отказался финансировать проект и передал строительство Главгидроэнергострою, который вел его до 1938 г., вложил в строительство 11 млн руб., а затем законсервировал стройку из-за низких технико-экономических показателей и отсутствия средств [31].

В качестве компенсации были начаты проектно – изыскательские работы по гидроэлектростанции на реке Мзымта. Эти и другие работы завершились в последующие годы.

Рассмотрим дорожно-транспортные проблемы курорта. Дороги всегда были проблемой России. Что же говорить о дорогах в горнолесной местности, по-

раженной оползнями, с множеством оврагов и небольших речушек.

В начале 1930-х гг. перед Управлением Уполномоченного встала сложная задача коренной перестройки дорог. Всего в дорожное строительство за 1934–1936 гг. было вложено 23 млн руб. [32]

В первую очередь строители приступили к реконструкции автомагистрали Ривьера – Мацеста. При проектировании дело осложнилось отсутствием генерального проекта реорганизации города в целом. Не учитывалась оползневая опасность и отсутствие ливневой канализации, а это приводило к оползанию грунта. Острой, как всегда, была проблема снабжения. Эту задачу специально возложили на заместителя Уполномоченного Ксенофонтова. За качеством работ наблюдал лично Метелев. Но стройка отставала от плановых сроков на 10 месяцев.

К июлю 1935 г. шоссе было реконструировано так, что путь от Ривьеры до Мацесты сократился на 3 км, длина шоссе увеличилась на 2 км, ширина – в среднем на 7 метров [33]. Прежнее дорожное полотно превратилось в центральную дорожную артерию города. Правда, без жертв не обошлось. Так, шоссе прошло через уникальный Дендрарий, разделив его на две части.

Но в целом автомагистраль имела значение не только сама по себе, но и дала планировочное решение всему курорту. Современники отмечали, что шоссе «...явилось осью, около которой завязаны наиболее интересные архитектурные узлы» [34].

На протяжении всей автомагистрали были сооружены павильоны: остановки, фонари, скамьи, скульптуры, тумбы, выполненные в Московской мастерской Всесоюзного художника. Если учесть, что перечисленные сооружения сочетались с посадками вечнозеленых кустарников, кипарисов, эвкалиптов, пальм, то становится ясно – автомагистраль была не только полезной, но и красивой.

Из архитектурных сооружений, ставших частью автотрассы, отметим

Ривьерский мост через реку Сочи (архитектор И.В. Жолтовский), Верещагинский виадук в районе «Светланы» (архитектор Соколов), Мацестинский виадук (архитектор В.А. Щуко). Отдельного упоминания заслуживает пешеходная тропа длиной в 5,5 км, на которой были расположены смотровые площадки, скульптуры, деревянные мостики через ручьи и овраги (всего 13) [35].

Стройка осуществлялась тремя организациями: Стройшосседором, Краймелиоводхозом и Военстроем. Однако, после окончания работ контроль за состоянием пешеходной тропы не был налажен и к 1940 г. она стала разрушаться.

Были выполнены и другие дорожные работы: шоссе между Старой и Новой Мацестой, шоссе Агура – Ахун, любимое сочинцам и гостям города. С вершины горы Ахун открывался уникальный вид на город и окрестности. Первые автомашины поднялись на гору 26 апреля 1935 г. по 12 километровому шоссе шириной в 6,5 м.

Реконструкция районных дорог не была проведена. Это создало контраст между центром и окраинами.

В 1935 г. на курорте было организовано Автотранспортное управление. До этого основным видом транспорта в городе был конный. Местное отделение Сочитранса располагало 40 машинами устаревших марок. Появившееся управление находилось в распоряжении Управления Уполномоченного. За пять последующих лет автопарк вырос до 191 машины новых марок – автобусов, грузовиков, легковых и спецмашин. Были сооружены авторемонтные мастерские, две автобазы в Сочи и 1 база в Адлере. В автотранспортном управлении трудилось 575 рабочих и служащих. Управление выстроило за годы реконструкции 35 жилых домов для автотранспортников [36].

После открытия в Сочи в 1929 г. аэропорта на Цурюпинской стороне (в районе современного Цветного бульвара), на курорт стали прилетать пас-

сажирские и транспортные (в основном почтовые) самолеты.

В 1936 г. были открыты 2 регулярные линии: Сочи – Москва (через Ростов, Харьков, Орел – 1 рейс ежедневно), Сочи – Сухум (через каждые два часа) [37].

Развитие получило в эти годы и морское сообщение. Но отсутствие морского порта сдерживало развитие морского транспорта.

В 1934 г. были построены: пристани в Сочи, Мацесте, и Хосте; проведен ремонт старой пристани в Сочи и большая часть подготовительных работ по морскому вокзалу в Сочи.

Главную роль в перевозке пассажиров и грузов в Сочи в эти годы играл железнодорожный транспорт.

В 1936 г. в Сочи приходило 8 пассажирских поездов (2 из Москвы, 2 из Армавира, 2 из Туапсе и др.). Особенно оживленно в этот период действовала ветка на Мацесту, которая обслуживала отдыхающих, лечившихся сероводородными водами. По ней ежедневно ходило 16 ваннных поездов [38].

В заключение остановимся на специфической для Черноморского побережья проблеме – оползнях. В самом Сочи это грозное явление проявлялось особенно часто и опасно. Об оползнях как уже отмечалось было известно давно.

Противооползневая работа первоначально велась полукустарно. Проект Сочинской научно-исследовательской станции, призванной изучать явление, контролировать и консультировать работы, остался на бумаге. Санатории, дома отдыха, пансионаты сами осуществляли противооползневые мероприятия. Делалось это бессистемно и бесконтрольно. Явление стало более грозным, когда строители стали использовать гравий с берега моря, подрывая и ослабляя почву.

К середине 1930-х гг. это явление было осознано. В 1934 г. Уполномоченным при Управлении создается временная инспекция по оползневым работам.

Самым опасным участком, на котором наблюдался регулярный смыв пляжа, был отрезок, на котором располагались санатории им. Ворошилова, «Правды», «Приморья», «Красная Москва», железная и автомобильная дороги, Гостеатр и Морской маяк. Это была центральная часть города. Оползни грозили не только берегу, но и центральной части города. В 1935 г. Постановлением Президиума ЦИК СССР при Сочинском Горсовете создается Управление по противооползневым мероприятиям. Сначала финансирование предусматривалось за счет средств застройщиков, но последние предпочитали терпеть оползни, да и денег у них было мало. С декабря 1936 г. финансирование стали осуществлять Управление Уполномоченного и Горсовет. Но положение менялось мало. Как всегда в таких случаях, проявлялось стремление централизовать мероприятие. С 1938 г. Управление Уполномоченного ставит этот вопрос в Москве. Наконец Совнарком Союза ССР постановлением от 9 июля 1940 г. возложил проведение противооползневого строительства на Наркомхоз РСФСР. Последний организовал трест Противооползневых работ. С этого времени работы стали финансироваться [39].

В нашем распоряжении есть данные о противооползневых работах на 1940 год. Согласно им на противооползневые работы было отпущено средств более 6,5 млн руб. Освоено же различными строительными организациями менее 3,5 млн руб., или 52 % [40].

Причину такого катастрофического явления Управление Уполномоченного видело в организационной стороне дела, в невнимании к проблеме. Другой причиной была слабость треста Противооползневых работ, созданного на базе двух контор – сантехнической «Коммунстрой» и Минводхоза. Мощности обеих контор не хватало для освоения выделенных средств. Нового оборудования трест так не получил [41].

Но была еще и другая причина. Трест периодически выполнял другие работы по указанию свыше. Так, с февраля 1940 г. вся рабочая сила и техника треста были переброшены на «Бочаров ручей» [42]. В документах дипломатично не называется, что это за работы. Но особого секрета не было, – это была правительственная дача. За не выполнение этого вида работ спросили бы ой как строго.

Управление Уполномоченного понимало всю опасность задержки с противооползневыми работами, а потому пришло к следующим выводам: «1) Наркомхоз РСФСР не представляет себе того катастрофического положения с оползнями, которое имеется на курорте... 2) Положение в связи с реально надвигающимся катастрофическим бедствием настолько серьезно, размеры предстоящей катастрофы и необходимый масштаб противооползневых работ настолько велики, что разрешение положения возможно только Правительству» [43]. Далее содержалась просьба создать Правительственную комиссию. Что можно добавить к сказанному? Противооползневые работы принадлежали к тому типу работ, которые в условиях государственной экономики никто не хотел выполнять. Бедствия, связанные с оползнями, всегда можно было квалифицировать как стихийные и непредсказуемые. Отсюда и результаты. Борьба с оползнями будет вестись в последующие годы вплоть до настоящего времени.

Подводя итоги обзору хозяйственно-технических работ, отметим следующее.

Объем работ, проведенный за 1934–1941 гг., исключительно широк. Он позволил осуществить реконструкцию материально-технической базы курорта Сочи.

Правда, планы были значительно масштабнее. В процессе работ они пересматривались и корректировались, а данное явление было весьма характерным для советской плановой системы.

Литература

1. Архивный отдел администрации города Сочи (АОАГС). Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 128. Л. 17.
2. Там же. Д. 149. Л. 37.
3. Там же. Д. 145. Л. 9.
4. Там же. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 13. Л. 20, 21.
5. Там же. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 30. Л. 12.
6. Там же. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 145. Л. 9.
7. Там же. Д. 128. Л. 14.
8. Там же. Д. 149. Л. 37.
9. Там же. Д. 145. Л. 2.
10. Там же. Л. 2–3.
11. Там же. Л. 3–4.
12. Там же. Л. 4.
13. Там же. Л. 4.
14. Там же. Ф. Р-19. Оп. 1. Д. 6. Л. 1.
15. Там же. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 1. Л. 9.
16. Там же. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 270. Л. 12.
17. Там же.
18. Там же. Д. 145. Л. 5.
19. Там же.
20. Там же. Д. 73. Л. 32.
21. Там же. Д. 49. Л. 13.
22. Там же. Д. 145. Л. 6.
23. Там же. Л. 7.
24. Там же. Л. 8.
25. Там же. Ф. Р-19. Оп. 1. Д. 7. Л. 14–15.
26. Там же. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 145. Л. 9.
27. Там же. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 9. Л. 30.
28. Там же. Д. 145. Л. 9.
29. Там же.
30. Там же. Л. 10.
31. Там же.
32. Там же. Д. 145. Л. 6.
33. Там же.
34. Там же.
35. Там же. Д. 20. Л. 40.
36. Там же. Д. 145. Л. 8.
37. *Артюхов С.А.* История Большого Сочи 1917–1990 гг. Сочи, 2000. С. 30.
38. Там же. С. 29.
39. АОАГС. Ф. Р-3. Оп. 1. Д. 145. Л. 45.
40. Там же.
41. Там же. Л. 46.
42. Там же.
43. Там же.