

0-02
С.З.В (522.3)

5200

Посвящается 58-ой годовщине города Находки

В книге собраны материалы, воспоминания, фотографии жителей города Находки, раскрывающие страницы истории становления и развития города, рассказывающие о замечательных людях, осваивавших далекую окраину России.

Настоящая книга призвана расширить кругозор не только историков и краеведов, но и любого человека, которого интересует прошлое.

Составитель П.И. Шепчугов

ЭНДЕРЖ

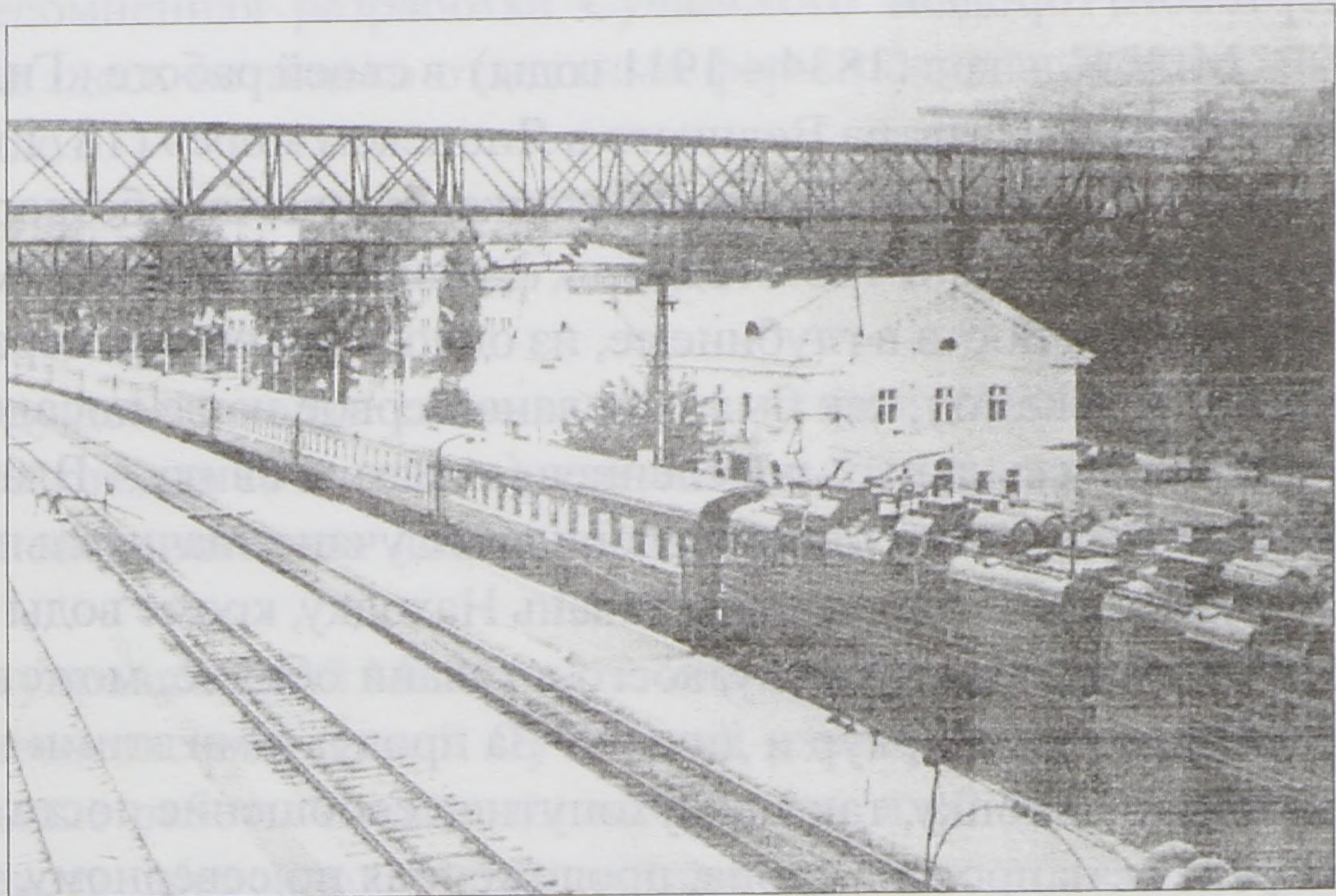
г. Находка ЦС

© Составитель П.И. Шепчугов, 2008
© Издательство Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского, 2008

г. Находка ЦС

Железные дороги Находки

Сегодня просто невозможно представить наш город без железной дороги, проложившей свои серебристые пути по берегам залива и двум великолепным бухтам – Находка и Врангель. Транспортная артерия Находки, – которую одни называют концом Транссиба, а другие началом БАМа, и те и другие, в сущности правы, – осуществ-



Общий вид на ст. Тихоокеанская. Фото 1970 г.

ляет основной объем внешнеторговых перевозок между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Через город идет весь трансконтинентальный железнодорожный транзит. Пропускная способность станций «Находка» и «Находка Восточная» достигает почти 40 млн. тонн грузов в год. Обе станции являются структурным подразделением Владивостокского отделения ДВЖД. Станция «Находка» – современное предприятие, одна из крупнейших в России, обслуживает пять портов города. В состав «Находки» входит целый ряд других станций: «Бархатная», «Рыбники», «Крабовая», «Мыс Астафьева» и «Тихоокеанская», последняя – самая крупная пассажирская. Это здесь можно сесть в поезд, проехать всю страну до западной границы России и, если не будет проблем с загранпаспортом, то – в Париж...

Станция «Находка Восточная» строилась параллельно с портом «Восточный» и сегодня входит в число самых крупных транспортных узлов, перерабатывая 10% экспортных грузов России. Здесь формируются скоростные контейнерные составы европейского направления.

Степень влияния железнодорожного транспорта на жизнедеятельность Находки огромна. Находка второй по значению город Приморского края, индустриальный, культурный, с развитой инфраструктурой центр на крайнем юго-востоке страны. Но так было не всегда.

Почти сразу после открытия бухты Находка в 1859 году русскими мореплавателями и основания военного поста передовые умы России мечтали о прекрасном городе на чудных берегах. В 1861 году командир клипера «Гайдамак» А.А. Пещуров (1834 – 1891 годы), руководивший описью залива Восток, оглядывая молчаливые, скалистые берега бухты Находка напишет в своем

дневнике: «...пройдут годы, Бог даст, в наше время, когда теперешняя тишина сменится тысячами звуков, которые сольются в ровный глухой шум большого портового города».

М.А. Клыков (1834 – 1911 годы) в своей работе «Гидрографический обзор берегов залива Петра Великого в Японском море» (1871 год С.-Петербург) дает подробное описание бухты «Находка» и отмечает бездорожье: «...Хотя она открыта была еще в 1859 году, но фактически занята нами только в 1864 году, основанием поста в глубине ее, из одного унтер-офицера и четырех рядовых, в один и тот же год, как было сделано первое наше поселение на реке Сучан, из уволенных ссыльных-поселенцев (имеются ввиду – Владимировка и Александровка. Р. П.); с тех пор поселения на Сучане значительно увеличились и потому, судно, посетившее ныне гавань Находку, кроме воды из многих впадающих ручьев и дров из дубняку, коего в гавани обилие, может с реки Сучан достать огородные овощи, кур и дичь... За продуктами этими на Сучан лучше морем посылать шлюпку, так как сухопутное сообщение поста «Находка» к селениям на реке есть простая тропа, проложенная по северному, низменному и болотистому берегу залива “Америка”».

Военный пост увеличил число солдат вначале до 30 человек, а в 1867 году – до 76 рядовых, под командованием капитана Герасимова. Объясняется это тем, что необходима была охрана Удельной финской фактории (управляющий Фуругельм, 1830 – 1870 годы), существовавшей здесь с 1869 по 1870 год. Хотя первая группа финских поселенцев прибыла в апреле 1869 года, в августе «Находка стала превращаться в маленький, но вполне уютный поселок, гавань» с главной улицей перпендикулярной береговой линии. Уже в 1870 году в фактории было построено 15 магазинов, складские помещения, кузница, лесопилка, мельница, причал. («Опыт первого морского переселения в Южно-Уссурийский в 60-х годах 19 века» Л. Александровская, изд. Влад. 2003 г., стр. 34).

Определенное отношение к Находке имеет тот факт, что видный общественный деятель, городской глава Владивостока Маргаритов В.П. (1854 – 1916 гг) в 1887 – 1888 годы возглавил экспедиционный отряд, который по инициативе ОИАК исследовал залежи угля в районах Уссурийского и Амурского заливов (ОИАК – Общество изучения Амурского края, основано в апреле 1884 года).

В 1890 году командир Тихоокеанской Эскадры, вице-адмирал П.Н. Назимов (1829 – 1902 годы) высочайше доносил: «...зашел в бухту Находку, чтобы принять Сучанский уголь, приготовленный по моей просьбе для всестороннего испытания. Результаты испытания оказались настолько удовлетворительными, что, по моему мнению, уголь этот может удовлетворять всем нуждам... Необходимо устроить железнодорожный путь от копей до бухты Находки».

Весной, в апреле 1898 года посетил Находку журналист из Хабаровска А. Сильницкий, который в монографии «Культурное влияние Уссурийской желез-

ной дороги на Южно-Уссурийский край» (1901 год, Хабаровск) много пишет о бухте и говорит о будущем: «Собственно говоря, Находке предстоит большая будущность, – ибо несомненная разработка Сучанского каменно-угольного месторождения создаст здесь не только отдельные фермерские хозяйства, но, пожалуй, целый городок...

Бездорожье и служит препятствием к развитию культуры, на обширном побережье Находки... Постройка железной дороги, есть и начало культуры данной местности».

Итак, большое будущее Находки связывалось со строительством железной дороги. В начале 90-х годов 19 столетия разрабатывался проект строительства Сучанской железной дороги для доставки каменного угля с Сучанского рудника в бухту.

10 июня 1892 года управляющий Министерством путей сообщения сделал распоряжение о производстве изысканий Сучанской узкоколейной железной дороги. На изыскательные работы была выделена сумма в 10 тысяч рублей, перечисленная из средств Морского Министерства по Всеподданнейшему докладу Государю Императору адмирала Н.М. Чихачева (1830 – 1917 годы), утвержденному 4 мая 1892 года. Закономерно выделение денег Морским Министерством – Сибирской флотилии нужно топливо! Для проектирования Сучанской железной дороги были следующие основания:

1. Кратчайшее направление линии при отсутствии по возможности подъемов в сторону движения угольных грузов.

2. Дешевизна постройки и эксплуатации при соблюдении главнейших технических условий, выработанных для узкоколеечных дорог.

3. Возможность снабжения сучанским углем судов Тихоокеанской эскадры в течение всей годичной кампании, когда бухта Находка свободна ото льда, с наименьшей затратой времени и средств для погрузки.

4. Возможность обеспечения связи угольного бассейна с Владивостокским на случай военных действий, при открытии которых имеющиеся в Находке склады угля не должны послужить во вред стране, а рудники не должны «попасть в руки неприятеля».

Изыскания были произведены осенью 1892 года и показали, что «Сучанский Рудник, как в экономическом отношении, в смысле удешевления добычи угля, так в техническом удешевлении постройки и эксплуатации необходимо соединить с бухтой Находка в заливе Америка» (из материалов Мизь Н.Г. действительного члена ОИАК).

Летом 1893 года газета «Владивосток» в нескольких номерах публикует подробный план строительства Сучанской железной дороги, общая длина которой составляла 42,6 версты. На всей линии предполагалось построить 31 мост и шесть станций: Новицкая, Сучанская, Кабанья Падь, Канихаза, Рудная, Находка. Согласно проекту железную дорогу должны были обслуживать пять паровозов и 140 вагонов, из которых два – пассажирские.

Предварительная, расценочная ведомость стоимости Сучанской узкоколейной дороги с нагрузочной эстакадой в Находке и устройством телеграфного провода до Владивостока, с рельсами и подвижным составом и с учетом общей длины по изысканиям 1892 года составила 1 126 190 рублей. Так что 10 тысяч рублей Морского Министерства буквально потерялись в этой огромной сумме...

Этот один из самых первых планов освоения бухты не был осуществлен. Были в наличии большие морские и наземные богатства, а берега Находки десятилетиями оставались пустынными.

Приморье к концу 19 столетия уже имело связь со страной. Самой старой является Уссурийская линия, южный участок, который от Владивостока до станции Муравьева-Амурского был начат постройкой в 1891 году и передан в эксплуатацию в 1896 году; северный участок от Муравьева-Амурского до Хабаровска начал строиться в 1894 году и в 1898 году был открыт для правильного движения.

Уссурийская линия способствовала развитию коммерческого движения и в начале 20 столетия находит выход в соседний Китай постройкой двух железнодорожных веток от Никольск-Уссурийска до станции Гродеково в 1900 году и до станции Пограничной в 1903 году. Весной 1906 года приступили к постройке Сучанской ветки, от станции Угольной до станции Кангауз. Сучанская ветка, имеющая большое хозяйственное значение, была открыта для эксплуатации осенью 1907 года: высококачественные угли Сучана пошли на юго-запад в сторону Владивостока, а удобная и близкая к Сучану гавань Находка опять осталась в стороне. На Сучанской ветке работает три станции – Шкотово, Новонежино, и Кангауз, и на последней ветка обрывается. Дальнейший путь к Сучанскому руднику, протяжением почти в 54 км обслуживается узкоколейной веткой с несколькими канатными подъемниками для переброски каменного угля через перевал Сихотэ-Алинь. Объясняется этот примитивный метод транспортировки угля крайне сложным и изломанным профилем. Профиль с подъемами до 0,036 в порожнем и до 0,025 в грузовом направлении. Поэтому и поезда имели весьма ограниченный вес: не более 300 тонн (брутто) для широкой колеи и до 100 тонн для узкоколейки.

(Реконструкция участка Угольная – Кангауз, перешивка на широкую колею участка Кангауз – Сучан была осуществлена с 1933 по 1941 год).

В «Сибирском торгово-промышленном справочнике» за 1910 год написано о железной дороге Шкотово – Сучан буквально следующее: «Сучанская железная дорога, на сооружение которой затрачено более семи миллионов рублей, представляет из себя малополезное мероприятие: ее пропускная способность не обеспечивает углем город Владивосток, стоимость перевозки пуда угля на 10 копеек выше перевозок по нормальной линии. Есть смысл забросить это мероприятие и соединить Сучан с Находкой веткой широкой колеи, дав этим выход Сучанским углям к Тихоокеанскому побережью».

Идея вывоза угля из Сучанского рудника через гавань Находка чахла, тле-ла и вновь разгорелась в конце 20-х годов, когда проводились новые изыскания. В 1929 году предлагается следующий проект строительства ширококолейной железной дороги с выходом на Находку: «Шкотово – бухта Находка – Сучан». В проекте дается подробное описание цели сооружения линии и прохождения трассы. В проекте обращается большое внимание на климатические и орографические особенности местности существующей Сучанской узкоколейки.

«...Облегченный тип сооружения узкоколейной ветки без капитальных мостов, хорошо устроенного полотна и т.д. делает ее малоустойчивой против частых паводков во многочисленных горных речках и ключах, наступающих после каждого более или менее значительного дождя и разрушающих ветку до такой степени, что движение по ней зачастую прекращается на время от 20 до 30 дней и более. За последние пять лет, дорога была размыта четыре раза, а именно: в 1925, 1927, 1928 и 1929 годах, причем стоимость восстановления ее каждый раз выражалась суммой от 250000 до 300000 рублей» («Данные экономических изысканий проектируемой железнодорожной линии Шкотово – б/х Находка – Сучан, июнь- июль 1929 года»).

Понятно, конечно, что почти месячные перерывы в движении по Сучанской узкоколейке еще больше уменьшали пропускную способность ветки. Были проведены изыскателями экономические подсчеты пропускной способности: при некотором увеличении подвижного состава ветка способна пропустить до 600000 тонн. При существующих планах добычи угля ветка способна работать только до 1931 года. По пятилетнему же плану «Дальуголь» добыча в Сучане должна быть увеличена до 770000 тонн в 1931 – 1932 годы до 830000 тонн в 1932 – 1933 годы и далее до 1000000 тонн.

Таким образом, сооружение новой широкой колеи продиктовано временем. Трасса по проекту должна была пройти вдоль морского побережья, от станции Шкотово Уссурийской железной дороги, примерно вдоль существующего колесного тракта. Перевалив через четыре невысоких перевала на 11-ом километре, дорога проходит село Речица, а далее по низменной долине реки Кангауз, минуя село Царевку, идет по возвышенным холмистым местам к селу Петровка, лежащему примерно в 22 км от станции Шкотово. Между Царевкой и Петровкой дорога проходит в расстоянии около 1 – 1,5 км от берега бухты Кангауз. Далее по возвышенным местам, придерживаясь, в общем, направления колесного тракта, проектируемая железная дорога должна подойти к селу Промысловка, а потом, поворачивая на юго-восток, у села Домошлино приближается к заливу Стрелок, вдоль берега которого, идет до села Тинкан. От села Тинкан дорога идет в восточном направлении, пересекает полуостров между заливами Стрелок и Восток, и проходит через села Душкино и Волчанец, и в расстоянии 1 – 2 км подходит к Новолитовску. Отсюда, по низменной песчаной пойме реки Таудеми дорога пересекает перевал высотой около 60 метров и спускается к селу Лагонешт. На реке Таудеми предполагается построить же-

лезнодорожный мост «отверстием до 100 сажень^{*}, т.к. в период дождей река бывает очень бурной».

От села Лагонешт до села Американка железной дороге проектировалось преодолеть четыре перевала высотой от 32 до 81 метра. Дальше дорога идет по низменному берегу залива Америка, минует Голубовку и по пойме реки Сучан идет к селу Екатериновка, и, наконец, конечный пункт Рудник – шахта № 2 Сучана. Так как проектируемый маршрут по Сучанской долине должен подниматься по отрогам хребта Сихотэ-Алинь, то строительство будет сопряжено с «крупными работами». Общая протяженность проекта Шкотово – б/х Находка – Сучан составит около 130 км. В проекте 1929 года, кроме сказанного выше, дается описание всей местности площадью около 5014 квадратных км. С географическим положением на 42 град. 40 мин. – 43 град. 40 мин. северной широты, и 132 град. 20 мин. – 133 град. 45 мин. восточной долготы.

Однако, проект «Шкотово – б/х Находка – Сучан» подвергся резкой критике со стороны НКПС. Вот несколько строк из «Протокола совещания при ДВ Крайисполкоме по вопросу экономических изысканий новых железнодорожных линий на ДВК 26 июля 1929 года»:

«...слушали: Об отмене НКПС производства технических изысканий ветки Шкотово – Сучан. Доклад инженера Копаева.

Постановили: 1. Принимая во внимание: а) что пропускная способность существующей углевозной ветки Шкотово – Сучан будет исчерпана в будущем 1929 – 1930 году; б) что отсрочка изысканий и постройки ветки не позволит «Дальуглю» выполнить его производственные планы, намеченные для ближайших лет, считать необходимым, телеграфно настаивать перед НКПС, об обязательном производстве технических изысканий ветки Шкотово – Сучан осенью текущего года, одновременно сообщив СТО и ВСНХ точку зрения края в целях скорейшего, положительного разрешения вопроса**.

2. Предложить представителю экспедиции по железнодорожным изысканиям в ДВК инженеру Копаеву «впредь до решения в Центре вопроса о сроке изысканий оставаться в городе Хабаровске». (ГАХК, фонд 730, оп. 3, д. 6, л. 165).

Председательствовал на этом совещании заместитель председателя ДКИК тов. Мамонов».

Как видно из «Протокола», Дальплан продолжает «категорически настаивать перед правительством на срочном строительстве Шкотово – Сучанской железной дороги. Была подготовлена специальная докладная записка «О мероприятиях, усиливающих пропускную способность Сучанской ветки Уссурийской железной дороги и Сучанской углевозной узкоколейки с целью

* 1 сажень = 2 м 13 см

** СТО – Совет труда и обороны; ВСНХ – Всесоюзный Совет народного хозяйства; НКПС = Народный комиссариат путей сообщения

облегчения вывоза продукции Сучанского каменноугольного предприятия, о необходимости соединения Сучана с Уссурийской железной дорогой ширококолейной железнодорожной линией».

Развивающаяся золотопромышленность и освоение в связи с этим новых территорий также намечает строительство таких дорог, как Свиягино – Ольга, Сучан – Находка – Ольга и др.

В «Дальплан» поступает следующая записка под грифом «секретная» от 8 июля 1929 года:

...для 29 – 30 года по пятилетнему плану предполагалось к перевозке 88 000 тонн (угля Р. П.), каковая цифра после уточнения в марте была повышена до 160 000 тонн. Резкие колебания приведенных цифр показывают условность и ориентированность подсчетов, приведенных в докладываемой сводке на имя СТО, Госплана и др.

Стоимость одного километра постройки указанных линий в пределах Уссурийской дороги определены:

Бочкарево – Николаевск	150 000 руб.
Свиягино – Ольга	210 000 руб.
Сучан – Находка – Ольга	170 000 руб.
Хабаровск – Советская Гавань	215 000 руб.

Эти цифры по примерным условиям работ в данных районах можно считать приемлемыми.

В отношении рентабельности проектируемых изысканиями линий для первых трех – пяти лет эксплуатации можно ответить только отрицательно, т.к. линии имеют пионерский характер, призванных обслуживать колонизационные потребности при слабых или почти отсутствующих промышленности и сельском хозяйстве. Для последующих лет вопрос о рентабельности этих линий должен быть поставлен в зависимость от темпа и размеров строительства, капитальных вложений и развития промышленности и сельского хозяйства в районах прохождения этих железнодорожных веток и магистралей ...». (ГАХК, Ф 730, оп. 3, д. 6, л. 172, 173)

Подписали этот документ председатель правления УСС железной дороги Ф. Слюсаренко и начальник планово-контрольного отдела Кашканков.

Перед НКПС, СНК РСФСР, Реввоенсоветом республики и Госпланом РСФСР, одновременно был поставлен вопрос о переустройстве и Владивостокского железнодорожного узла, который давно испытывал на ряде станций большие трудности, в том числе на станции Эгершельд. Приморье с его железной дорогой и портом имело большое значение для выхода СССР на мировой рынок. К концу 1930 года были намечены к строительству в ДВК следовательно, в Приморье следующие железнодорожные объемы: Сахалинская железная дорога (554 км, с окончанием строительства в 1932 году), Ханкайская ветка (70 км – 1931 год), Хабаровск – Советская Гавань (586 км – 1932 – 1934 годы), реконструкция дороги Шкотово – Сучан (1931 год), выход в бухту (1932 год). В

эти же примерно сроки 1931 – 1933 годы завершить реконструкцию Владивостокского железнодорожного узла. Однако эти планы претерпели существенные изменения, так как задачи были сложные и трудновыполнимые в указанные сроки. И все-таки, идея «Сучан – Находка», наконец-то, возобладала: 19 апреля 1932 года «Совет труда и обороны принимает решение «О постройке железнодорожных веток в районе Владивосток – Гродеково – Шкотово – Сучана».

Выполнение этого задания СТО поручает Наркомату путей сообщения. НКПС должен был уже к 1 июня 1932 года проложить железнодорожные ветки в районе от станции Чуркин до б/х Диомид, и дальше к б/х Тихая. К 1 января 1932 года предстояло выполнить работы на линии Угольная – Сучан, причем к 1 июля 1932 года следовало завершить мероприятия, которые позволили бы вывозить сучанский уголь, а к 1 января 1933 году проложить линию на новой трассе для пропуска тяжелых грузовых поездов. В этом задании ориентировано определялся срок постройки железной дороги далее на восток – от Сучана до Находки – апрель 1933 год.

«В 1933 году решено было начать строительство железной дороги Сучан – бухта Находка, ориентировочная протяженность которой должна была составить 58 км., срок окончания постройки был установлен правительством к 1 апреля 1933 года» (д. 15, л. 18 Гос. архив Хабаровского края).

Но работа не была выполнена, т.к. были проведены дополнительные изыскания, вновь разрабатывались проекты линии Угольная – Сучан – Находка, предполагалось «считать бухту Находка как конечный пункт этой линии», (ГАХК, фонд 730, д. 9, л. 13)

И все-таки «Ура!», трижды «Ура!», наконец-то возобладала идея, высказанная вице-адмиралом П.Н. Назимовым в 1890 году.

Вот выписка из Протокола от 28 октября 1933 года под грифом «совершенно секретно»: «...пункт 5. Предложить т. Татаринцеву (Татаринцев П. К. – начальник ДВ-ой Экспедиции технических изысканий ж. д. по проектированию выше указанной железнодорожной линии. Р. П.) проект линии Угольная – Сучан – Находка разработать до бухты Находка, как конечного пункта этой линии ...» (ф 730, оп. 9, д. 9, л. 13).

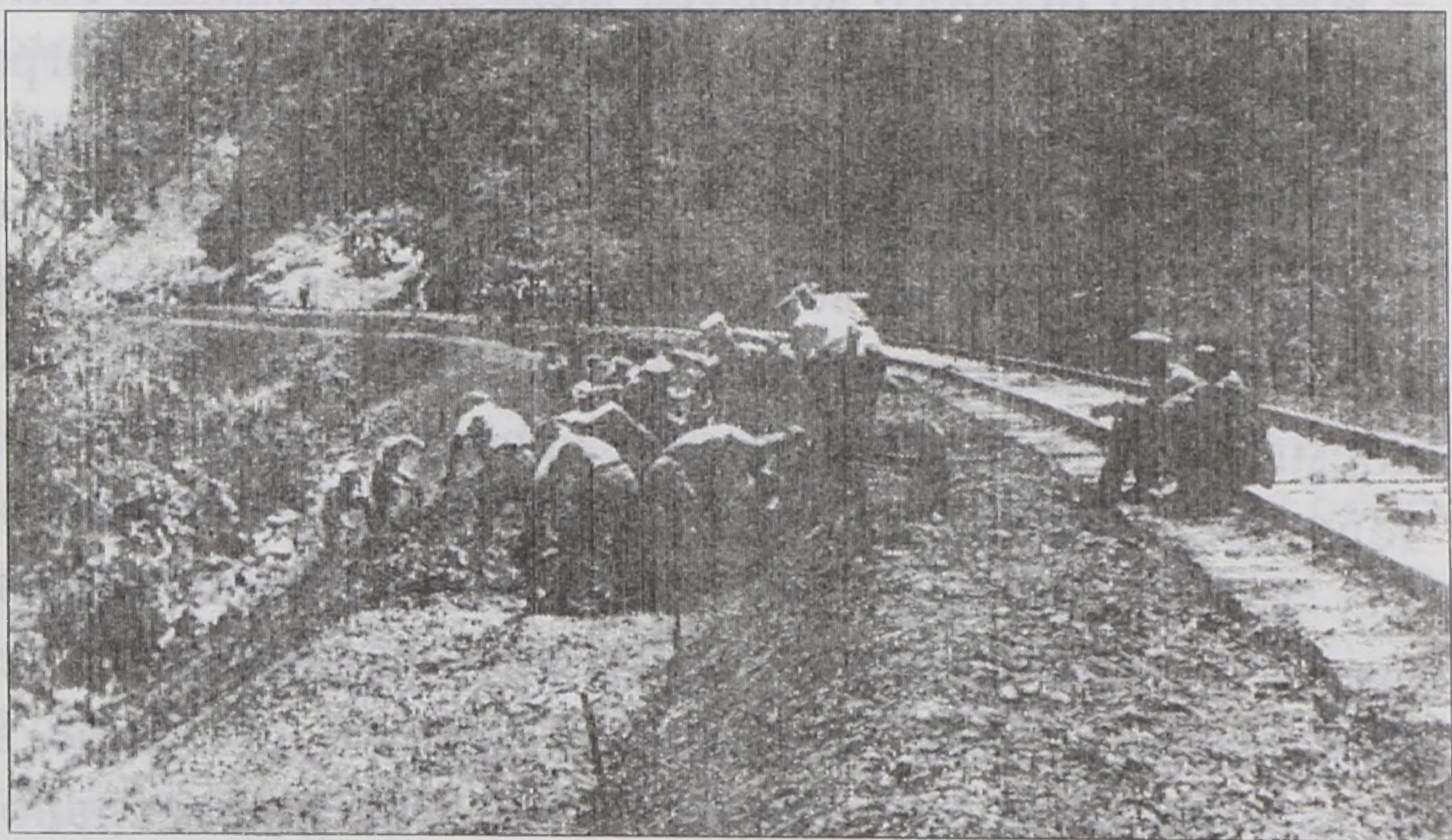
Условия труда и быта Сучанской линии, их количественный и качественный состав, плохое материальное и техническое обеспечение – все это плохо сказывалось на работе. К этому следует добавить низкую дисциплину, многочисленные прогулы. Вывод напрашивался сам собой – Народный комиссариат путей сообщения явно не справлялся с огромными объектами работ, которые следовало выполнить в жесткие, кратчайшие сроки. Строительство дороги Кангауз – Сучан – Находка, равно как и других железных линий Приморья, было передано в ведение Особого Корпуса железнодорожных войск, командир Я.Ф. Лацис (1888 – 1938 годы), комиссар Зайцев.

Таким образом, в апреле 1934 года сооружение железной дороги Кангауз (новое название – станция Анисимовка) – Сучан (станция Партизанск) – Находка было продолжено. Бойцы 16 полка дислоцировались в районе Кангауз в тайге. В частных строительствах Ф.А. Сотуло в своих воспоминаниях отмечает трудности, связанные с элементарной неграмотностью, когда не нашлось даже специалистов, способных грамотно прочесть топографическую карту и сориентироваться на местности. И все-таки, армия – это приказ, армия – это дисциплина. И дело пошло! Трудно переоценить роль армии в строительстве железных дорог на востоке страны, в том числе и на линии Кангауз – Сучан – Находка. Появление красноармейцев на строительстве, конечно, не означает, что немедленно, буквально с неба свалились механизмы, техника, оборудование, стройматериалы и т.д. Отнюдь. В руках красноармейцев вместо винтовок те же лопаты, кирка и взрывчатка. Но приказ, дисциплина и энтузиазм свое дело сделали.

Строители делали все, кроме рельсов и специального оборудования, сами. Рубили лес, разделали его на шпалы, даже хлеб для себя пекли сами, используя для хлебопечей естественный камень, а вместо противней – совковые лопаты. Железнодорожные войска вели важнейшие валовые работы: земляные, верхнее строительство, т. е. укладку шпал, рельсового полотна, стрелок, выполняли балластировку пути, строили мосты, лотки, путепроводы и иные искусственные сооружения, отвод воды от путей, одерновку и мощение откосов, возведение некоторых регулярных и контрирующих сооружений. В 1934



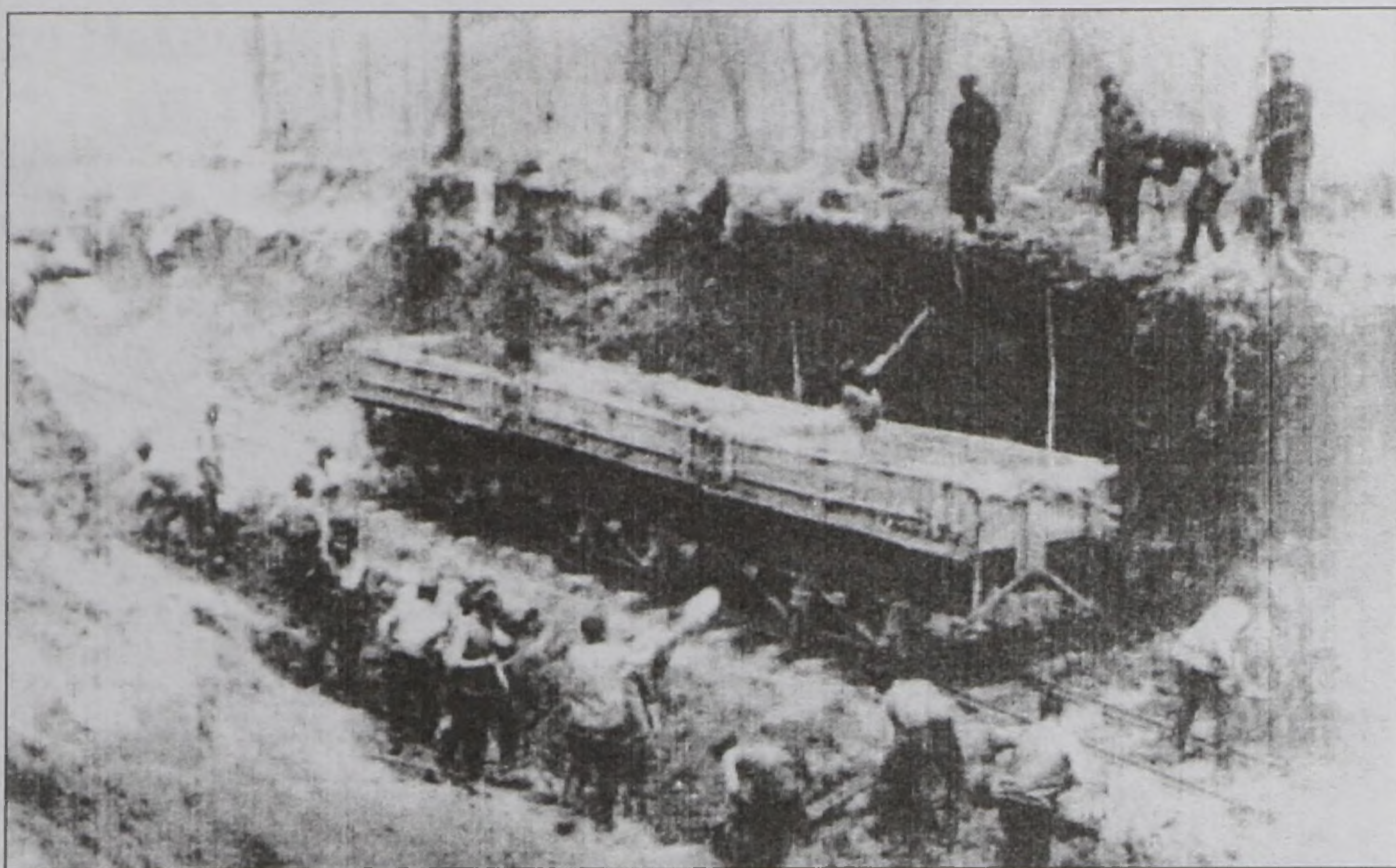
Приготовление шпал для ж/д. Фото 1935 г.



Одерновка ж/д полотна. Фото 1935 г.



*Выпечка хлеба в тайге.
(Из кинофотодокументов РГА ф 1158 - оп 75)*



Земляные работы. Фото 1938 г.

– командир особого корпуса железнодорожных войск РККА (Комкор, командир, комиссар). За службу в ВЧК Петрограда награжден Орденом Красного Знамени и почетным оружием труда железнодорожной станции Находка Тимур Гаррифуллин. Еще будучи школьником в Сучане, он принимал участие в строительстве противотанковых рвов. Работники дороги во внеурочное время строили на предприятиях в жилых поселках укрытия полевого типа (щели), водоемы, изготавливали средства светомаскировки, принимали участие в строительстве противотанковых рвов и других оборонительных сооружений.

Все это в ответ на то, что Япония усиливала армию в Маньчжурии и Корею подтягивала к нашим рубежам крупные воинские части, постоянно нарушала наши государственные границы на суше и на море. Эти мероприятия отвлекали большие силы от строительства, и не удивительно, что сроки, поставленные правительством, срывались.

–1935 годах строительство вел 73-й стрелковый батальон Уссурийского укрепрайона. Кстати, о последнем: 1930-ые годы это не только мировое строительство, это прежде всего систематические провокации японцев: 1928 год – конфликт на КВЖД, 1938 год – у озера Хасан, 1939 год – на реке Халхин-Гол и др. Мирное население и железнодорожники стали активно готовиться к защите Родины. Юноши и девушки сдают нормы на значки ГТО («Готов к труду и обороне СССР»), «Ворошиловский стрелок» и др. в вечернее время обучаются приемам ПВО («Противовоздушная оборона»), как вспоминает ветеран Лацис Ян Фридрихович

Командир 73-го стрелкового батальона Метлицкий Николай Алексеевич (впоследствии, участник Великой Отечественной войны, полковник в отставке, житель Санкт-Петербурга) в своих воспоминаниях отмечал энтузиазм красноармейцев – строителей железнодорожной линии: «...приятно назвать комсомольцев – энтузиастов строительства – помкомвзвода тов. Стасюк, красноармейцев Егорова, Степанова, таких было много, но имена их не сохранились в моей памяти...»

Однако, есть имя, которое не только сохранилось в памяти народной, но и на карте Приморского края. Об этом помнит ветеран – железнодорожник Виктор Семенович Кравченко (1920 года рождения, с. Екатериновка): «...в марте 1934 года погиб боец Кузнецов. Это был район нынешней подстанции. Красноармейцы – взрывники заложили 250 тонн взрывчатки в несколько шурфов. На этот случай жителей окрестных сел вывезли за 10 км, в том числе из Екатериновки, на окнах предварительно сделали наклейки крестообразно из бумажных лент. Один из шурфов не сработал одновременно с другими. Боец Кузнецов вызвался посмотреть, в чем дело, да тут и заряд сработал...» Именем бойца была названа железнодорожная станция «Боец Кузнецов», в настоящее время станция называется короче, просто «Кузнецово», а жаль!

Железнодорожное строительство на Находку вели не только военные. Часть работ велась силами Уссурийской железной дороги, или передавалась другим организациям на договорных началах. В частности, это гражданское строительство, включало строительство депо (например, на железнодорожной станции Смоляниново), электростанций пассажирских вокзалов складских служебных и других вспомогательных помещений, а также постройку жилых домов для строителей и эксплуатационников. Одним из сдерживающих факторов сроков строительства следует, пожалуй, указать на недоговоренность между изыскателями и военным ведомством. Так, в докладной записке начальника ДВ-ой экспедиции Технических Изысканий железной дороги Татаринцева П.К. находим следующие строки: «По линии Сучан – Находка полевые работы несколько затянулись: в связи с дополнительным заданием командования Береговой Обороны, обходом выработанных пластов на Сучане, бесконечной дискуссией с Сучанским Рудоуправлением о местоположении станции Сучан...» и уже совсем абсурдно звучат слова: «В этом году по рассмотрению имеющихся материалов в Дальводстрое выяснилось..., что по отзывам работников Дальстроя бухта Находка совсем неподходящее место по навигационным условиям



Метлицкий Н.А., полковник в отставке, командир взвода строительства ж/д Гамарник – Лацис 1936 г.



*Группа строителей ж/д полотна
ж/д ст. Гамарник – Лацис. Фото 1935 г.*



*Общий вид на ж/д ст. Гамарник.
Фото 68,2551 унци.*

во временную эксплуатацию с устранением недоделок (там же).

В этом отношении интересно почти дословно привести следующий документ: «Протокол совещания на ст. Гамарник Уссурийской железной дороги 5 февраля 1936 года».

Присутствовали Ласкаржевский, Калашников, Иванов, Благовидов, Милько, Михайлов, Хомякин и от Особого Корпуса железнодорожных войск тов. Жарков. Председательствовал Ленберг – военный начальник Уссурийской железной дороги. Слушали: О приемке и освоении депо Гамарник.

Постановили: 1. Приемку депо оформить приемкой во временную эксплуатацию, причем с обязательным устранением следующих недоделок до возможности временной эксплуатации этого депо:

* Условное обозначение «ПЧ» - значит «дистанционная служба».

для порта..». Военное ведомство конкретных предложений не вносит, поэтому «в проекте 33 года линия кончается станцией Американка» (ГАХК, Ф. 730, оп. 9, д. 9, л. 13-16). Вот уж, воистину «во имя отца опять с конца». Эта докладная Татаринцева, как собственно и другие бумаги, касающиеся строительства железных дорог, идет под грифом «секретно».

И все-таки, железная дорога строится, и вот он долгожданный «1936-ой год». Ветка Кангауз – Новый Лацис Сучанской ветки принята была во временную эксплуатацию 1 января 1936 года (ГАХК, д. 551, л. 368). Местонахождение конторы и ПЧ* на станции Гамарник через месяц, в феврале 1936 года было принято

а) в самом депо и рабочих помещениях уложить из горбыля временные полы с тем, чтобы летом уложить типовые полы. Срок 15.02.

б) вставить, утеплить и остеклить все рамы депо и в рабочих помещениях. Срок три дня.

в) выходную дверь из подсобных цехов с восточной стороны заложить и вместо двери сделать окно. Срок два дня. Там же в коридоре (стиль здесь и далее сохранен Р. П.) сделать перегородку с тем, чтобы получить комнату для конторы депо и сложить в этом помещении утермартовскую печь.

2. Тов. Ласкаржевскому в трехдневный срок принять от Корпуса паровозный парк мощных и малых паровозов в ведение дороги причем:

а) имеющиеся неисправные мощные и малые паровозы, требующие починки или укрупненного промышленного ремонта отремонтировать в депо Ворошилов (Уссурийск – Р. П.) за счет корпуса.

б) оставить в депо Гамарник для эксплуатации, зачислив в его парк 10 мощных паровозов серии ЭМ и 12 малых паровозов.

в) тов. Ласкаржевскому составить план ремонта малых паровозов в депо П-Речка и Ворошилов с расчетом, чтобы к 25 февраля весь парк малых паровозов был отремонтирован и был в депо Гамарник.

3. Тов. Жаркову в суточный срок размножить соглашение Корпуса с дорогой об условиях эксплуатации и раздать всем начальникам «Участков и дистанций всех служб для руководства». (ГАХК, фонд 730, оп. 6, д. 71, л. 13)



Схема. Вновь построенные большие станции. 1936 г.

Вот так депо Гамарник приняли в эксплуатацию, а ремонт паровозов проводят на Первой речке (Владивосток) и Ворошилове (Уссурийск). Главное от- рапортовать, что «сделано», а «как сделано» – это детали.

Летом в 1935 году был введен Единый график движения поездов по всей сети железных дорог СССР.



Торжественное открытие конечной ст. Лацис (с 1937 г. – ст. Находка). В почетном карауле учебный взвод 8-го горнострелкового Сучанского полка под командованием комвзвода Тхор Е.И.



Строители ж/д к б/х Находка. В центре – комиссар 2 ранга Ремнев Л.Г. Фото 1934 г.

Отечественной войны, полковник в отставке). Строитель вокзала Лаврентий Григорьевич Ремнев (1902 – 1975 годы), служивший в 73-ем строительном батальоне в первые же дни Великой Отечественной войны ушел на фронт, получил звание гвардии капитана, был награжден медалями «За отвагу», «За взятие Будапешта» и вернулся домой только в 1947 году – все эти три года после Победы восстанавливал железные дороги на западе нашей страны. После возвращения

И то отраднo, что именно в этом году впервые по железнодорожной ветке от Гамарника до Лациса пошел первый грузовой поезд. Поезд состоял из пустых вагонов и пустых платформ и шел медленно, надолго останавливаясь на всех разъездах и станциях, приобретал все более нарядный вид: взрослые и дети с особенным восторгом и радостью усаживались на платформы – они ехали в бухту Находку на праздник – это было 1 мая 1935 года. Спустя несколько месяцев – зимой в 1936 года, красноармейцы под командованием комиссара 3 ранга Л.Г. Ремнева построили невысокое деревянное здание пассажирского вокзала станции Лацис. В почетном карауле на открытии вокзала стоял учебный взвод восьмого горнострелкового полка Сучанского Укрепрайона, командир взвода Е.И. Тхор (участник Великой

домой, Лаврентий Григорьевич до выхода на пенсию отлично работал в Находкинском морском торговом порту. А сегодня, в районе «Китайского рынка» на железнодорожной станции Находка до сих пор сохранился остров бывшего 1-этажного жилого дома с тремя подъездами; в первом подъезде дома и жила семья Ремневых, глава которой строил первый пассажирский вокзал в Находке в 1936 году.

719643
Названия железнодорожных станций «Гамарник» и «Лацис» продержались недолго, только до 1937 года. Гамарник Ян Борисович (1894 – 1937 годы) – советский государственный деятель, армейский комиссар 1 ранга, член ЦК ВКПб, член ВЦИК СССР и Лацис Ян Фридрихович (1888 – 1938 годы) – советский партийный работник, начальник ВЧК Петрограда, командир Корпуса железнодорожных войск, за службу в ВЧК Петрограда награжденный Орденом Красного Знамени и почетным оружием, – стали жертвами сталинских репрессий. Станция Гамарник получила название «Сучан» (Станция Сучан носит название по ранее установившемуся географическому термину – по рабочему поселку Сучан, а последний по реке Сучан. Река Сучан имела древнее обозначенное название Тарафунь, которое перешло в Сучан в 80-х годах 19 века.)

В книге В.К. Арсеньева «Китайцы в Уссурийском крае» – китайское название Су-Чан: Су – пахучее растение; Чэн – крепость, городище. По всей вероятности, эта транскрипция уводит вглубь веков Бохая. А станция Находка получила название по одноименной бухте, открытой в 1859 году, названной так в честь неожиданного ее открытия.

Осенью 1936 года впервые со станции Лацис пошел пассажирский поезд, на котором ехал юноша из села Екатериновки, ехал учиться в Хабаровск в школу военных техников железнодорожного транспорта. Это был Виктор Кравченко – Виктор Семенович Кравченко, отдавший железнодорожной станции Находка 45 лет своей трудовой жизни.

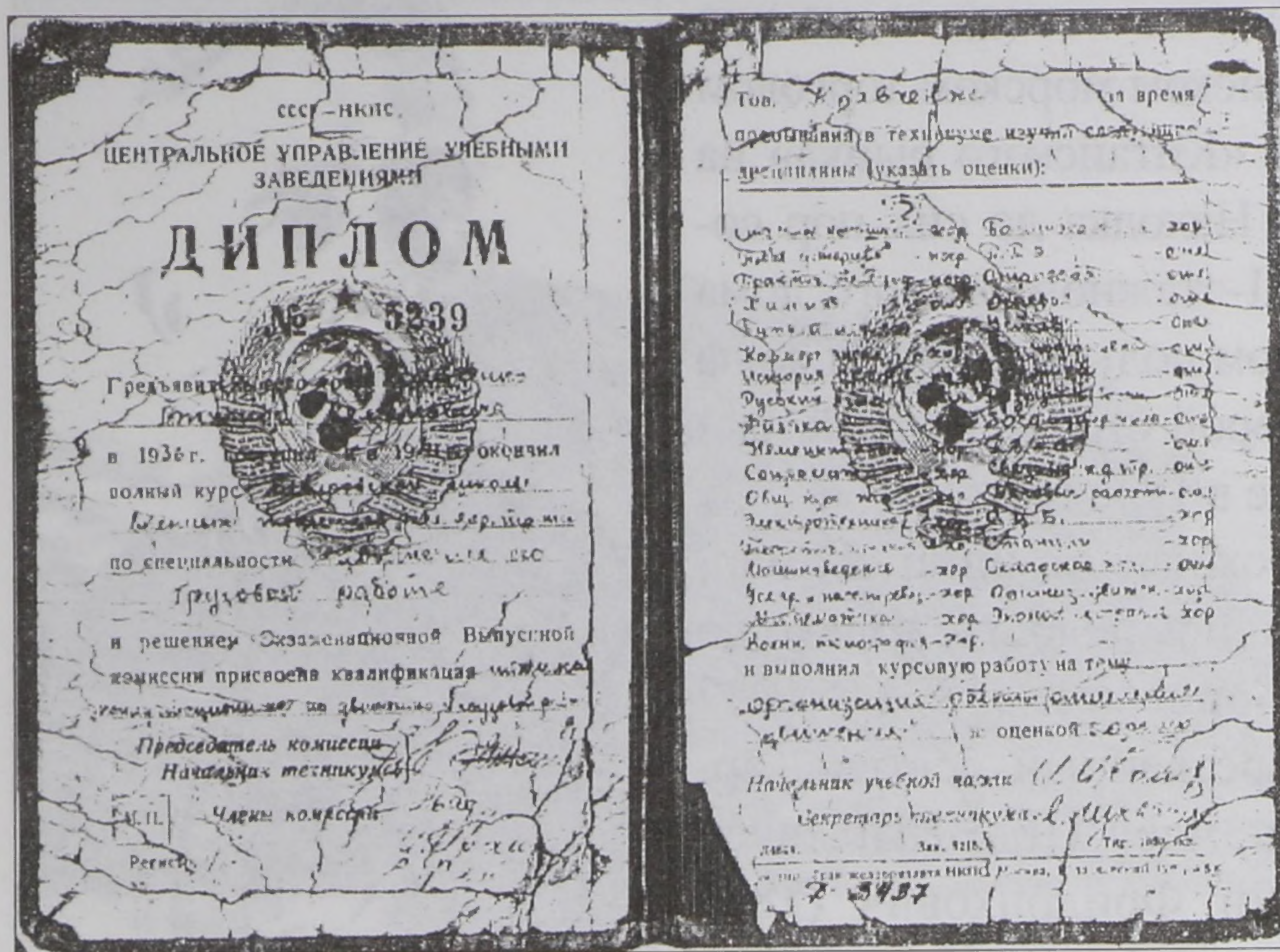
(Указом Верховного Совета РСФСР от декабря 1972 года населенный пункт Сучан переименован в населенный пункт Партизанск, название дано в честь партизанского движения в Приморском крае в 1919 – 1922 годы).

В целях приведения в соответствие наименования железнодорожной станции с названием населенного пункта, Министерство путей сообщения переименовало станцию Сучан в станцию Партизанск (см. распоряжение МПС №109 от 17 января 1973 года и распоряжение Управления ДВЖД от 8 февраля 1973 года).

Станция Находка Дальневосточной железной дороги расположена на 172 км ветки Угольная – мыс Астафьева была введена в окончательную эксплуа-



Лацис Я.Ф.



Диплом Кравченко В.С. об окончании Хабаровской школы

доставку к фронту всего необходимого для боевых действий.

В этом же 1941 году решается проблема радио и телефонной связи. «Распоряжение по Приморскому Управлению ГУС ДС НКВД СССР» от 16 сентября 1941 года следует привести дословно:

«Состояние связи в Находке неудовлетворительное – это объясняется тем, что начальник связи тов. Мишин не проявляет нужной настойчивости и инициативы в развертывании радиостанции.

Начальник строительства тов. Барц-Коноплицкий, обязанный изготовить помещение для электростанции, до настоящего дня ничего не сделал.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику связи тов. Мишину демонтировать во Владивостоке, доставить в Находку паромом «Дальстрой» и установить на рации не позднее 23 октября киловаттный передатчик.

2. Начальнику стройучастка тов. Барц-Коноплицкому в трехдневный срок закончить ремонт помещения радиостанции, не позднее 20 сентября подготовить помещение для электростанции и к 28 сентября установить там оборудование.

3. Начальнику автобазы тов. Никовскому обеспечить радиостанцию электроэнергией, согласно графика начальника связи.

4. Начальнику связи тов. Мишину к 30 сентября представить мне на утверждение проект организации проволочной связи в б/х Находка.

«Начальник Приморского Управления ГУС ДС НКВД СССР Соловьев» (ГАХК, ф. 730).

С 1942 года Сучанское отделение железной дороги перешло на трехсменный график работы: были созданы комплексные бригады, в составе которых работники движения паровозов, вагонов, пути и связи: таким образом, дости-

тацию в 1941 году. (Кн. «Дорога ведет к океану», Хбр. 1968 г). Одним из первых начальников железнодорожной станции Находка был Шебенко Василий Николаевич, участник Великой Отечественной войны.

На третий день войны по всей сети железнодорожных дорог был введен воинский график, который дал возможность ускорить

галась слаженность и взаимодействие различных служб. Железнодорожники Приморья организуют соревнование продвижения грузовых поездов со скоростью экспрессов. И успех пришел. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования Приморская железная дорога с пятого места в сентябре 1941 года перешла на второе в июне 1942 года.

Вот что пишет Екатерина Гарифуллина (девичья фамилия Сидорова): «работали по двое, а то и больше суток, при светомаскировке: на станции работал электродвижок с вечера до 12 часов ночи. Прежде чем отправить поезд следовало записать

номера вагонов, оформить целую «кучу» документов на грузы и все это в кромешной тьме, используя только фонарь – «коптилку». В фонаре керосиновая горелка, коптила отчаянно, в диспетчерскую возвращались с черными лицами, только зубы и белки глаз видны. Девушки, они и на войне, девушки, сразу принимались наводить «марафет». Работали полуголодные, на паек давали, 400 гр. хлеба в день, 1 кг крупы (как правило, пшено), 200 гр. растительного масла в месяц. В свободное от дежурства время ходили на поля в районе Голубовки собирать гнилой картофель. Большие проблемы были с водой. Еще до войны существовал проект водоснабжения сучанской ветки, – так в документе 1936 года предполагалось решить проблему, используя электроэнергию Артемгрэса:

- В годы Великой Отечественной войны было развернуто строительство на южном участке Приморской дороги Кангауз – Находка, где построен водопроводный комплекс на ст. Екатериновка (для водоснабжения ст. Находка) при отборе воды из реки Сучан и проведено некоторое усиление действующего водозабора на станции Сучан. На станции Сучан и на станции Находка было уложено 15 км водопроводных чугунных труб диаметром 100 – 250 мм. К сожалению, эти проекты оставались долго в бездействии. Еще в 1948 году воду для всех нужд привозили 1 раз в сутки цистернами. Происходило это так: один раз в сутки из Владивостока приходил пассажирский поезд из шести – восьми вагонов до станции Каменка. В обратный путь к паровозу цепляли несколько «теплушек» – двухосные вагоны, в которых стояли пустые цистерны и ехали в Сучан. Здесь бригада пассажирского поезда Владивосток – Каменка сменялась на отдых и уже новая бригада набрав воды, везла ее в цистернах до станции Каменки (из воспоминаний Тимура Гарифуллина, работал слесарем-жестянщиком в промывочном цехе депо Сучан).

30 января 1936 года приказом военного начальника Уссурийской железной дороги станции Лацис был определен четвертый класс. А чуть позднее издаст-



Гарифуллина Е.С., диспетчер ж/д ст. Находка в годы ВОВ

ся приказ начальника Приморской железной дороги от 18 марта 1941 года № 76 гор. Ворошилов-Уссурийский «Об изменении классности станции Находка Приморской железной дороги»:

«Вследствие увеличения объема погрузочно-выгрузочных работ, грузооборота станции Находка Приморской железной дороги и на основании представленного материала и расчета работы станции приказываю:

1. Станцию Находка Приморской железной дороги перевести из третьего класса по второй класс с 1.04.1941 года.

2. Начальникам служб движения, пассажирской и грузовой в соответствии с данным приказом привести штат и ставки работников станции.

Начальник Приморской железной дороги – Перцев»

(ГАХК, ф. 1178, оп. 1, д. 9, л. 184.)

Железная дорога Приморья во время ВОВ.

Самоотверженно трудились работники железнодорожного транспорта. На железнодорожный транспорт приходилась основная тяжесть перевозок. Уже в первые дни войны, на транспорте было введено военное положение. «Работать без брака и аварий» – девиз Приморских железнодорожников. Они ускорили бег поездов, во внеурочное время ремонтировали пути, внедряли скоростные методы работы. Инициатором скоростной обработки поездов в крае стал дежурный по станции Ворошилов-Уссурийский А.С. Козлов в 1942 году. За дежурство обрабатывалось три – четыре поезда, стоянка поезда не превышала 18 минут.

За 1942 – 1943 годы скоростным методом А.С. Козлова на Приморской железной дороге были обработаны десятки тысяч поездов и сэкономлено на этом 855 тысяч вагоночасов. В 1942 году Приморская железная дорога в социалистическом соревновании заняла второе место среди железнодорожных дорог страны.

На Приморской железной дороге работало 3300 комсомольцев, из них 2500 – передовики, в т.ч. многие выполняли нормы на 300 – 350%.

Что же касается обеспечения продуктами питания, то война внесла здесь еще более жесткие коррективы в карточную систему. Всего по карточкам полагалось только три вида продовольствия: хлеб, сахар и жиры. Всего остального практически в продаже не было. С тем, чтобы компенсировать эту нехватку на предприятиях создаются подсобные хозяйства, а железнодорожникам выделялись земельные участки под огороды далеко за болотами (сейчас здесь Промзона города). Организовывалась общая вспашка и выделялись семена. Но какие? Вот выписка из решения № 400 от 13 февраля 1945 года Оргкомитета Примкрайисполкома по Находкинскому району «Утверждение плана сева по подсобным хозяйствам района на 1945 год»... пункт 3: «Запретить всем предприятиям, Рыбкоопам, Рыбколхозам отпуск картофеля для общественного питания, без срезки верхушек картофеля, а также обеспечить надлежащее хра-

нение вершушек картофеля. Одновременно всем хозяйственным организациям организовать сбор вершушек картофеля у рабочих и служащих»...

И все-таки, в эти трудные военные годы люди отдавали себя производству в полном смысле без остатка, работали по 12 – 14 часов и без выходных дней.

11 июня 1942 года было подписано соглашение между СССР и США по ленд-лизу. Если в 1940 году по Приморской железной дороге было отправлено грузов 966 тысяч тонн, то в 1942 году – 6136 тысяч тонн. Такой рост грузов шел и за счет поставок по ленд-лизу. Половина всей американской помощи по ленд-лизу была перевезена нашими дальневосточными железнодорожниками через всю страну на фронт.

И даже сегодня, спустя полвека, на вопрос, что же было в отправляемых при копилках вагонах Катя Сидоренко (Гарифуллина Екатерина Семеновна) говорит: «не знаю, военная тайна». Но кое-что мы знаем, что не военная тайна, – это великая сила всего народа, в едином порыве подчинившая всю свою жизнь одному лозунгу: «Все для фронта, все для Победы!». Только в августе 1944 года из Приморья было отправлено 250 вагонов, вдумайтесь, двести пятьдесят вагонов с подарками для фронта – теплые вещи и продовольствие! Были там и теплые носки, и теплые рукавицы, связанные девичьими руками при свете коптилок, дежурными железнодорожной станции Находка.

Долгожданная победа весной 1945 года не убавила хлопот железнодорожникам. Нужно было строить дальше железнодорожную линию до станции Каменка, дальше к строящемуся Находкинскому морскому торговому порту. Изменился только поток грузов, теперь сюда в Находку регулярно шли грузовые составы со стройматериалами и рабочей силой: заключенные, вербованные, японские военнопленные. Один из палаточных барачных лагерей японских военнопленных находился сразу за железнодорожной станцией Находка в сторону моря. Их водили строем на работу, по описанию старожилов: шли с песнями, впереди, аккордеонист, пели наши песни, чаще «Катюшу». Многие допускались до работ расконвоированными.

Находка конца 40-х – начала 50-х годов очень своеобразно описывается двумя очень известными людьми:

«Пейзаж Находки 50-х ужасен. Жилье, зоны, строительные площадки – все в колючей проволоке в три ряда бесчисленные вышки с охранниками, способными открыть огонь на поражение в любую минуту.

Лагеря заключенных находились в четырех местах: «Транзитка» – район станции Бархатной, на 44-ом участке – напротив НСРЗ, на втором участке – район Рыбпорта и на 1-ом – сейчас жилой микрорайон БАМР. Каждое утро открываются ворота и из зон широкими колоннами выходили люди, их вели на работу в различные районы города в сопровождении охраны и собак.

Лагеря один за другим стали исчезать после холодного лета 1953 года. А бараки стояли до 70-х годов. Построенные без фундаментов, прямо на земле, низкие, холодные, все-таки, долго служили временным жильем для приезжаю-

щих по вербовке строителей! В 1951 году жилой фонд составлял 50 тысяч кв. м. жилья, в 1959 году – около 300 тысяч кв. м. К этому времени прокладывалась главная улица города, задействован городской водовод, вошла в строй городская больница, появились новые школы и библиотеки». Так писал один из главных железнодорожников Находки, выпускник Новосибирского института военных инженеров транспорта Н.Т. Хромовских в своей книге «Размышление о прожитом» (Влд. 1997 год)

В мае 1951 года вела геологические и сейсмические исследования в Находке Н.М. Органова: «Поразили масштабы строительства: взрывали карьеры для добычи строительного камня и отроги сопки у побережья бухты, готовили строительные площадки для будущих портовых сооружений. Возводили промышленные предприятия, дома, коттеджи, кинотеатры, прокладывали дороги. Шли вереницы грузовых машин, самосвалов со строительными материалами, механизмами, рабочими. Грохот взрывов перемежался с завыванием груженых машин на крупных подъемах, шумом отбойных молотков, криками «вира», шипением сварки, лязгом, стуком на стройплощадках. Это была по истине симфония труда со своим ритмом, силой, размахом.

Дни стояли солнечные, небо – голубое и прозрачное, море – синее, сопки, обрывающиеся круто в воду – зеленые

Находка, первой половины 50-х годов, представляла собой нескончаемую цепь строительных площадок...» (Н.М. Органова «Чувство Родины. Воспоминания геолога» Влд.1998 г).

Вот такая она была, Находка в начале 50-х, и «огромная симфония труда» и нескончаемая песня людского горя. Симфония труда победила. Интенсивное развитие строительства экономики Приморья и города с увеличением экспортно-импортных перевозок резко увеличились и объемы перевозочной работы. А значит, следовало изыскивать новые резервы использования подвижного состава «внедрения прогрессивных технологий. На промежуточных станциях стрелки ручного управления («трещетки» так называемые) оборудовались механической централизацией; на станциях с устойчивым электроснабжением стала применяться электрическая централизация стрелок и сигналов. Устаревшая электрожезловая система управления движением поездов заменяется полуавтоматической блокировкой. К 1960-м годам все промежуточные станции, и станция Находка, и жилые дома путейцев на перегонах были электрифицированы и радиофицированы.

После того как открылся для иностранных торговых судов порт Находка (конец 40-х – начало 50-х годов), по линии Угловая – Находка пошли составы с импортными и экспортными грузами. Встала проблема увеличения длины и веса поездов на этой линии, а так же строительства сортировочной горки на станции Находка. Институт Дальгидротранс по заданию УКСа железной дороги разработал проекты удлинения приемоотправочных путей, а так же строительство горки. И здесь опять нужно просто пропеть дифирамб в адрес же-

лезнодорожных войск. Это они воплотили в жизнь, то, что проектировал Институт Дальгидротранс. Под командой полковника Писаренко за несколько лет проведен огромный объем строительного-монтажных работ по развитию станции Находка со строительством сортировочной горки, в результате сократился простой вагонов, подаваемых в адрес торгового морского порта Находки.

К их новшествам и следует добавить слаженную работу железнодорожников станции Бархатной (до 1951 года – Каменка) и портовиками НМТП. Вот как об этом пишет начальник отдела эксплуатации станции Бархатной Н.Т. Хромовских: «Порт перерабатывал грузы прямого смешанного сообщения во все без исключения порты Дальневосточного региона: Нагаево, Анадырь, Усть-Камчатск, Петропавловск-Камчатский, порты острова Сахалин и др. Поток перевалочных грузов буквально захлестывал станцию Бархатную: вагоны с грузами стояли, как говорили железнодорожники, в «хвост» до Хабаровска, Читы и даже до Урала...

...В конце 1953 года наконец-то расчистили выемку станции Бархатной, и вагоны на причал порта стали подаваться напрямую, а поезда через внутренние подъездные пути порта транзитом пошли до станции Тихоокеанской и далее на Рыбники. Слаженная работа железнодорожников и портовиков позволила резко повысить эксплуатационные процессы: в 54 году за сутки выгрузка составляла 350 – 400 вагонов, а погрузка зерна 200 – 250 вагонов».

Во второй половине 50-х, начале 60-х годов стали заменять слабощные паровозы серии «ОВ», которые в народе называли «овечками», на более мощные паровозы – «ЕА» – американские декапоты (это они шли на фронт по ленд-лизу годы войны, как таинственный «военный груз»), которые легко справлялись с 12 – 14 цистернами, когда «овечки» могли осилить всего четыре шестидесятитонные цистерны. Декапоты «ЕА» помогли разгрузить железнодорожное полотно. Именно в эти 50 – 60-е годы ДВЖД стала самой известной в стране по мобильности

и эффективности эксплуатационной работы. Впервые в истории сети железных дорог страны возник так называемый «Единый транспортный узел»: «Находкинский морской торговый порт – станции Бархатная и Находка». Эта передовая технология 1956 года «вагон-борт» привлекла всеобщее внимание. У нас, «приморцев



*Вид на ж/д в районе будущей ст. Тихоокеанская.
Фото 1959 г.*