

# РепринтЪ: Трасса Абакан-Тайшет

Знаменитая железнодорожная ветка, воспетая Юрием Визбором, в 2006 году празднует юбилей.

В этом году исполняется 40 лет со дня ввода в эксплуатацию знаменитой железнодорожной трассы Абакан — Тайшет. В конце 60-х годов она была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, на ней трудилось свыше 35 тысяч юношей и девушек со всего Советского Союза. Магистраль можно считать второй стройкой века — после БАМа. Но окрестили ее трассой мужества. Маршрут длиной 645 километров проходил через глухие горные и таежные районы Восточных Саян. Препятствовали изысканиям и возведению пути стремительные реки — Абакан, Енисей, Бирюса, Мана.

## "Русские эту дорогу не построят"

Железную дорогу начали строить в 1959 году, а завершили только в декабре 1965-го. Каждый год сдавали по 100 километров пути, было пробито шесть тоннелей и возведено огромное количество мостов. Сегодня на трассе Абакан — Тайшет около 700 искусственных сооружений, действуют девять тоннелей общей протяженностью шесть километров, три виадук, множество станций и разъездов.

Идею проложить дорогу через саянские хребты, чтобы соединить богатую лесом Восточную Сибирь с Кузбассом, инженеры высказывали еще более ста лет назад. Во второй половине позапрошлого столетия и начале прошлого за это дело брались русские и иностранные предприниматели. Они пробовали подступиться к горной саянской тайге, но, познакомившись с ней поближе, шли на попятную. Считали, что, согласно техническим условиям, прокладка железной дороги через Саяны невозможна. Вторили и западные газеты: "Абсурд, — писали зарубежные журналисты, — такая дорога невозможна в инженерном отношении, русские ее не построят".

Но оказалось, что абсурдного в затее мало, когда речь идет о точных инженерных расчетах. В 1935 году начались поиски наилучшего варианта трассы через Саяны. Исследователи прорабатывали пять линий, из которых наиболее перспективными были трассы, берущие начало в Абакане с выходом на Нижнеудинск и Тайшет.

Основательное изучение будущей трассы мужества началось в невероятно трудную для страны пору — в октябре 1942 года. Небольшая экспедиция под руководством инженера-изыскателя Александра Кошурникова, инженера Алексея Журавлева и техника Константина Стофато отправилась по маршруту. Кошурников с 1935 года участвовал в строительстве железных дорог. Он имел за плечами опыт изысканий и проектирования ряда сложных железнодорожных трасс. В 1942 году новосибирский НИИ Сибтранспроект получил задание на изыскание и проектирование новой железной дороги — от Абакана на восток, до выхода на Транссибирскую магистраль. В военную пору актуальность такой железной дороги было особой.

Первая экспедиция не смогла завершить изыскательские работы — все ее участники погибли. А их имена увековечены в названиях станций.

## "Пишу последний раз. Замерзаю..."

5 октября 1942 года, когда шла великая битва под Сталинградом, экспедиция Кошурникова отправилась в путь на исследование маршрута Нижнеудинск — Верх-Гутара — Курагино — Минусинск — Абакан. Проводником был один из охотников, проживавший в горной стране Тофаларии, поклажу везли на оленях. Да вышли поздно: задержали вызванные войной организационные проблемы, трудности с экипировкой. Но Кошурников не хотел терять еще один год, надеясь пройти маршрут до начала зимы.

Через четыре дня изыскатели вышли на реку Казыр. Стеной стояла по ее берегам глухая тайга. Вплотную к воде подступали скалы, а между ними — завалы из поваленных деревьев. Обходя скалы и пробиваясь через бурелом, шла экспедиция, торопясь обогнать время. Через несколько дней исчез мох — корм для оленей. Пришлось проводнику с оленями повернуть назад. Идти с поклажей было невероятно трудно. Сколачивали плоты и сплавлялись по реке, но она разбивала их один за другим о пороги и появившиеся торосы. Необычно

рано в тайгу пришла зима. Шел мокрый снег, не позволявший обсушиться. Заканчивались припасы. И в таком положении Кошурников все время вел инженерный дневник, оценивая местность, подробно описывая берега Казыра, его излучины и притоки, водную характеристику реки, геологическое строение намечаемой трассы, набрасывал чертежи, брал образцы породы.

"Дело плохо, очень плохо, — писал в своем дневнике Кошурников 31 октября 1942 года. — Продовольствие кончилось... Идти нельзя... Осталось до жилья всего 52 километра, а настолько они непреодолимы, что не исключена возможность, что совсем не выйдем. Заметно слабеем. К тому же все совершенно мокрые уже трое суток..."

Развязка надвигалась стремительно. Запись от 1 ноября: "Все ослабели настолько, что за день не смогли сделать плот. Утром не мог встать... Снег не перестает. У всех опухли лица, руки и, главное, ноги..." Плот все-таки соорудили, уже шестой. Журавлев и Стофато плыли на нем через шугу, Кошурников шел по берегу, следя за рекой. Река разогнала плот, он нырнул под лед, а вместе с ним Костя Стофато. На берегу Казыра замерз Журавлев, не дошел всего нескольких километров до жилья Кошурников.

Последняя запись в дневнике — 3 ноября: "Пишу, вероятно, последний раз. Замерзаю... Иду пешком. Очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замерзну".

Пропавшую экспедицию искали с помощью самолета, снаряжали лыжные поисковые отряды. И только через год нашли охотники на берегу тело начальника экспедиции, в 48 километрах от ближайшего селения Нижняя Тридцатка. Рядом с кустами в воде на камнях белели, спасенные мелководьем, листки бумаги. Дневник Кошурникова — бесценный по зафиксированным в нем данным изысканий и потрясающий документ человеческой силы духа...

Спустя годы изыскания продолжил помощник и ученик Кошурникова — Евгений Алексеев, который использовал результаты поисков погибшей экспедиции. В этот раз обошлось без жертв. В 1959 году проект утвердили, а вскоре были уложены первые рельсы. 24 января 1965 года путеукладчиками был вбит последний, серебряный костыль.

От строителей требовалось большое мужество. В лютый мороз, преодолевая снежные заносы, и в весеннюю распутицу, подчас стоя по колено в воде, они вгрызались в горы, отсыпали дорожное полотно, укладывали рельсы. В 1962 году знаменитый бард Юрий Визбор написал песню "Абакан — Тайшет", в которой воспел путеукладчиков:

От Тайшета к Абакану  
Не кончаются туманы,  
По туманам до Тайшета  
Тянем мы дорогу эту.

Вместе с многотысячной армией гражданских и военных строителей на трассе трудились железнодорожники — путейцы, связисты, энергетики. В то время по всей железнодорожной сети начали внедрять автоматику и телемеханику. Трасса мужества первой в Советском Союзе была оснащена новейшими устройствами. В декабре 1965 года была сдана в эксплуатацию железнодорожная магистраль и началось постоянное движение электровозов с грузами по графику МПС. Строительство железной дороги в этом регионе способствовало развитию промышленности, освоению новых районов.

### **"Ангара" и "Енисей": навстречу друг другу**

29 января 1965 года машинист тепловоза Ярослав Юренко повел первый пробный поезд из Абакана на Тайшет. А в декабре этого же года состоялись праздничные торжества по случаю официального пуска магистрали. С одним из участников этих событий мне довелось пообщаться спустя 30 лет после ввода железнодорожной ветки. Альберт Дементюк вошел в историю как машинист первого пассажирского паровоза, прошедшего по новой железной дороге.

— Это был грандиозный праздник для всех, — рассказывал Альберт Иосифович. — Возведению Абакано-Тайшетской ветки радовались все: жители окрестных населенных пунктов, строители, железнодорожники, их близкие.

А я в то время работал машинистом в Тайшетском паровозном депо. Помню, как меня вызвали к начальству и объявили, что мне предстоит сложная задача. Когда узнал в чем дело, сильно разволновался.

4 декабря 1965 года из Тайшета в сторону Абакана направился пассажирский поезд "Ангара". В это же время навстречу ему из Абакана выехал поезд "Енисей". Пассажирами обоих составов были изыскатели и строители трассы. Спустя 18 часов они встретились протяжными торжественными гудками ровно посередине пути — на станции Саянской. Там и состоялся большой праздник.

— На улице был сорокаградусный мороз, — вспоминал Дементюк. — Но жуткого холода, кроме московских журналистов, которые грелись водочкой у меня в кабине, никто не замечал.

На торжестве традиционно звучали поздравления, играл оркестр, в воздухе витало победное ликование. Митинг завершился спустя четыре часа, после чего "Ангара" и "Енисей" отправились "по домам". А уже через три дня в Иркутске Государственной комиссией был подписан акт о принятии в постоянную эксплуатацию железной дороги Абакан — Тайшет, первой дороги в СССР, которая уже в процессе строительства была электрифицирована, оборудована всеми новейшими средствами автоматизации управления движением.

Сегодня эта магистраль играет в жизни Сибири — Восточной и Западной — важную роль. По ней перевозят лес, уголь, раз в сутки ходит пассажирский поезд. Вот только время нахождения в пути заметно сократилось. Если в 1965 году первый поезд за 18 часов прошел полпути, то сейчас этого времени хватает на преодоление всего участка дороги.

\*\*\*

Кошурников, Стофато, Журавлев... В Тайшете эти имена известны разве что историкам и краеведам. Каждый из них — простой человек, у каждого была семья. Все то время, что продолжались поиски пропавших изыскателей, в сердцах родных и друзей не угасала надежда на то, что они живы. Отец Александра Кошурникова не поверил, когда ему сказали, что, возможно, его сын с товарищами ушел за границу. А Константин Стофато так и не увидел своего новорожденного ребенка.

На станции Кошурниково Абаканского отделения Красноярской железной дороги почти 20 лет работает музей, посвященный жизни, работе и героической гибели группы изыскателей трассы Абакан — Тайшет. А на месте гибели Александра Кошурникова высится скромный обелиск. И написано просто: "Изыскатель А.М. Кошурников. 1905—1942". Он шел всю жизнь теми дорогами, которые больше всего были нужны людям.

Источник: Газета "Копейка" от 10 марта 2006 года

Автор: Андрей Лаховский © Babr24.com ИСТОРИЯ, 👁 6787 06.01.2013, 16:06 📄 706

URL: <https://babr24.com/?ADE=111106> Bytes: 9981 / 9931 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Андрей  
Лаховский.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: @bur24\_link\_bot  
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: equatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)