

Строительство Абакано-Тайшетской железной дороги: опыт, технологии, память

М.Д. Северьянов^а, Д.Н. Гусейнов^б

Сибирский федеральный университет, просп. Свободный, 79, г. Красноярск, Россия

^а severyanov-vanya@mail.ru, ^б Azzzzluge@gmail.com

^а <https://orcid.org/0000-0002-1502-4510>

Статья поступила 20.04.2026, принята 25.05.2026

В статье на основе широкого круга исторических источников рассматривается история строительства Абакано-Тайшетской железной дороги, известной как «Трасса мужества». Актуальность исследования обусловлена необходимостью сохранения исторической памяти о трудовом подвиге советского народа, освоившего сибирские территории, а также возможностью использования накопленного опыта для оптимизации современной транспортной системы. Научная новизна работы заключается в комплексном анализе причин, хода строительства, роли ключевых фигур и долгосрочных последствий реализации проекта. Методологическая основа исследования базируется на принципах историзма, объективности и системности. Авторами применяются историко-генетический, историко-сравнительный, историко-системный методы, метод анализа архивных документов, метод устной истории и статистический метод. Источниковая база включает материалы федеральных и региональных архивов, опубликованные документы по истории ГУЛАГа, воспоминания участников строительства, в том числе дневник руководителя изыскательской экспедиции Александра Кошурникова. В работе прослеживается эволюция проекта от идеи, возникшей в середине XIX века, до его реализации в 1958–1965 гг. Особое внимание уделено героико-трагической странице истории – подвигу экспедиции Кошурникова в 1942 г., чья самоотверженность стала символическим воплощением названия дороги. Анализируются технологические инновации, применённые при строительстве, включая аэрофотосъёмку местности, полнопрофильную проходку тоннелей и новаторские методы возведения мостов. Рассматриваются социальные аспекты стройки, где переплелись комсомольский энтузиазм и принудительный труд заключённых. Авторы приходят к выводу, что «Трасса мужества» стала не только важной транспортной артерией, соединившей южные регионы Сибири с Транссибирской магистралью, но и уникальным социально-техническим феноменом, где были апробированы инженерные решения, впоследствии применённые при строительстве Байкало-Амурской магистрали, а также сформирована устойчивая региональная идентичность, закреплённая в топонимике и исторической памяти.

Ключевые слова: железная дорога Абакан-Тайшет; транспортная инфраструктура; Сибирь.

The construction of the Abakan-Taishet Railway: experience, technology, and memory

M.D. Severyanov^a, D.N. Guseinov^b

Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia

^a severyanov-vanya@mail.ru, ^b Azzzzluge@gmail.com

^a <https://orcid.org/0000-0002-1502-4510>

Received 20.04.2026, accepted 25.05.2026

The article examines the construction of the Abakan-Taishet Railway, known as the "Route of Courage", using a wide range of historical sources. The relevance of the study stems from the need to preserve the historical memory of the labor heroism of the Soviet people who developed Siberian territories, as well as the potential for using accumulated experience to optimize the modern transportation system. The scientific novelty of the work lies in its comprehensive analysis of the causes and progress of construction, the role of key figures, and the long-term consequences of the project. The methodological basis of the study is based on the principles of historicism, objectivity, and systematicity. The authors employ historical-genetic, historical-comparative, historical-systemic methods, archival document analysis, oral history, and statistical methods. The source base includes materials from federal and regional archives, published documents on the history of the Gulag, and the memoirs of construction participants, including the diary of the survey expedition leader, Alexander Koshurnikov. The paper traces the project's evolution from its conception in the mid XIX century to its implementation between 1958 and 1965. Particular attention is given to a heroic and tragic chapter in its history – the feat of Koshurnikov's expedition in 1942, whose dedication became the symbolic embodiment of the road's name. The technological innovations employed during construction are analyzed, including aerial surveys, full-profile tunneling, and innovative bridge construction methods. The social aspects of the construction, where Komсомol enthusiasm and forced prison labor intertwined, are examined. The conclusion is made that the "Road of Courage" became not only an important transport artery connecting the southern regions of Siberia with the Trans-Siberian Railway, but also a unique socio-technical phenomenon, where engineering solutions later applied in the construction of the Baikal-Amur Mainline were tested and where a stable regional identity, enshrined in toponymy and historical memory, was formed.

Keywords: Abakan-Taishet Railway; transport infrastructure; Siberia.

Введение. Сохранение исторической памяти о трудовом подвиге советского народа, освоившего сибирские территории, является ключевой задачей данной работы. Абакано-Тайшетская железная дорога, или «Трасса мужества», представляет собой не просто транспортную артерию, обеспечившую сообщение Красноярского края и Хакасии, но и уникальный социально-технический феномен. Актуальность темы исследования обусловлена современным этапом масштабной модернизации Восточного полигона железных дорог: возвращение к реализации проектов по расширению пропускной способности этого направления делает изучение исторического опыта первостроителей стратегически значимым для текущей транспортной политики.

Научная новизна статьи заключается в комплексном анализе хода строительства через призму источниковедческой проблемы. Традиционный героический нарратив, сформированный в советской публицистике, требует сопоставления с неопубликованными документами и материалами личного происхождения для создания объективной картины событий.

История «Трассы мужества» рассматривалась в ряде исследований. Особое место занимает дневник руководителя изыскателей А.М. Кошурникова (11). В литературе освещались как подвиги изыскателей (10), так и общий ход стройки на протяжении поколений (5). Современные исследователи, такие как В.В. Черников, раскрывают ранее неизвестные детали проектирования (18). Упоминания о дороге встречаются и в художественной прозе [4; 19], что свидетельствует о глубоком следе проекта в культуре.

Источниковая база работы неоднородна, что диктует необходимость критического анализа. Первую группу составляют материалы фондов ГАКК (Ф. Р-1386, Ф. Р-2098) [1; 2], содержащие распорядительную документацию региональных властей и отчёты строительных организаций. Вторую группу – документы высших органов власти из РГАСПИ (Ф. 17) [17], позволяющие реконструировать процесс принятия стратегических решений на уровне ЦК ВКП(б). Эти данные сопоставляются с опубликованными материалами по истории ГУЛАГа [3; 6] и статистическими сборниками [15]. Третью группу образуют источники личного происхождения, включая воспоминания участников, например, В. Поповой [22], что позволяет «гуманизировать» историю техники.

Упоминания о дороге и её строителях встречаются и в художественной литературе, например, в романе В. Чивилихина «Серебряные рельсы» и в произведении А. Злобина «Александр Кошурников – человек» [19; 4]. Железная дорога Абакан – Тайшет предстает в этих источниках как монументальное свидетельство советской эпохи, воплощающее в себе как грандиозные инженерные замыслы, так и трагические страницы истории принудительного труда.

Несмотря на то, что реализация проекта пришлась на советский период, сама идея прокладки дороги через Саянские горы возникла ещё в середине XIX века: предполагалось соединить богатую лесами Восточную Сибирь с угольными месторождениями Кузбасса, однако изучение местности неоднократно приводило

к отказу от строительства из-за сложного рельефа и значительных перепадов высот, и интерес к стратегически важному направлению возобновился лишь спустя десятилетия, когда технологические возможности страны позволили вернуться к детальному проектированию [18]. Уже в 1935 г. начались поиски оптимальных вариантов маршрута через Саяны, а в 1936 г. первая экспедиция из Москвы провела предварительные изыскания северного варианта маршрута, достигающего Тайшета и Ключвенной; измерения для строительства проводили специалисты институтов «Сибгипротранс» и «Томгипротранс» [8], а главным инженером проекта был назначен Александр Кошурников, уже имевший опыт в железнодорожном проектировании. В 1942 г. под его руководством отправилась экспедиция по маршруту из Нижнеудинска в Абакан, в состав которой входили инженер Алексей Журавлёв и техник Константин Стофато; группа прошла 180 км до реки Казыра, делая зарисовки и рисунки, однако 2 ноября произошла трагедия – плот с участниками экспедиции унесло подо льдом, и все трое погибли [11]. Спустя годы исследования продолжил ученик Кошурникова Евгений Алексеев, а в 1958 г. было решено отказаться от труднодоступного маршрута в Нижнеудинск и построить железную дорогу от Абакана до Тайшета через Саянские горы; строительство было объявлено проектом «Комсомольская ударная», и 35 тыс. чел. со всего СССР отправились на Саяны по комсомольским билетам, тогда как им помогали военные строители, а немалая часть работ была выполнена заключёнными, и реализация этого амбициозного проекта оказалась неразрывно связана с суровой реальностью ГУЛАГа. Тысячи заключённых, осужденных по политическим и уголовным обвинениям, также стали рабочей силой на стройплощадке, столкнувшись с нечеловеческими условиями труда, голодом, болезнями и систематическим насилием [6].

«Трасса мужества» оказала значительное влияние на социально-экономическое развитие Хакасии, Красноярского края и других регионов Сибири, и изучение истории строительства этой дороги позволяет оценить её роль в освоении природных ресурсов, промышленном росте и формировании современной инфраструктуры региона. Таким образом, изучение истории строительства железной дороги Абакан-Тайшет представляет собой важную задачу, которая не только воссоздает хронологию событий и анализирует технические аспекты реализации проекта, но и рассматривает его моральные и этические измерения.

Методы. Методологическая основа исследования базируется на принципах историзма, объективности и системности, где принцип историзма подразумевает рассмотрение событий и явлений в их специфическом историческом контексте с учётом меняющихся социальных, экономических и политических условий, принцип объективности требует беспристрастного анализа исторических фактов независимо от личных взглядов и убеждений исследователя, а принцип системности предполагает изучение объекта исследования как сложной системы взаимосвязанных элементов. В рамках данного исследования используются следующие методы исторического исследования. Историко-

генетический метод позволяет отслеживать развитие строительного процесса железной дороги Абакан-Тайшет в динамике от начала до завершения, выявляя причинно-следственные связи между различными событиями и факторами, повлиявшими на ход строительства, и помогает понять, как геополитические обстоятельства, экономическая необходимость, политические решения и социальные факторы взаимодействовали, формируя развитие проекта. Историко-сравнительный метод даёт возможность сравнивать строительство железной дороги Абакан-Тайшет с другими аналогичными проектами, реализованными в СССР в тот же период, такими как строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ) или других крупных инфраструктурных проектов, осуществляемых с использованием труда заключённых, выявляя общие черты и различия в организации строительства, условиях труда, показателях смертности и влиянии на региональное развитие.

Историко-системный метод рассматривает строительство как сложную систему, включающую различные элементы: организационную структуру, трудовые ресурсы, материально-техническое обеспечение, инженерно-технические решения, транспортную инфраструктуру и многое другое, а анализ взаимосвязей между этими элементами позволяет понять, как они влияли друг на друга и на общий результат строительства. Метод анализа архивных документов является одним из ключевых подходов в данном исследовании и предполагает детальное изучение архивных материалов, содержащих информацию о планировании, организации и ходе строительства, а также о жизни и труде людей, участвовавших в проекте.

Метод устной истории – сбор и анализ воспоминаний участников строительства, включая бывших заключённых, наёмных рабочих, инженерно-технический персонал, а также их родственников – позволяет получить уникальное представление о повседневной жизни на строительной площадке, условиях труда, моральном климате, а также о личном восприятии событий, что способствует «гуманизации» истории строительства и придаёт ей эмоциональную глубину. Статистический метод, основанный на обработке и анализе количественных данных о численности рабочих, в том числе заключённых, объёме выполненных работ, стоимости строительства и других экономических показателях, позволяет получить объективную картину масштабов строительства, его эффективности и социально-экономических последствий.

Материалы. В основе исследования лежит широкий спектр исторических источников, которые можно разделить на несколько групп. Первую группу составляют архивные документы, среди которых выделяются материалы федеральных архивов, в частности Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ), содержащий документы Политбюро Центрального комитета Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) и других высших органов власти, принимавших решения о строительстве железной дороги [17], а также региональные архивы, прежде всего Государственный архив Красноярского края (ГАКК), в котором хранятся документы, касающиеся

деятельности региональных властей, а также отчёты и переписка строительных организаций [1; 2].

Вторую группу источников представляют опубликованные документы и материалы, включая сборники документов по истории ГУЛАГа, такие как «История сталинского ГУЛАГа» в 7 томах (Москва, 2004–2005 гг.), «ГУЛАГ: Главное управление лагерей» (Москва, 2000 г.) [3; 6] и другие, а также официальные статистические сборники, содержащие данные о развитии экономики и промышленности СССР в период строительства железной дороги Абакан-Тайшет [15].

Третью группу составляют воспоминания и мемуары рабочих, инженерно-технического персонала и других участников строительства, опубликованные в книгах, журналах и сборниках, в частности воспоминания комсомолки Веры Поповой [22]. Сочетание различных методов исследования и использование широкого спектра исторических источников позволяет провести всесторонний и объективный анализ истории строительства дороги Абакан-Тайшет, выявляя как общие закономерности, так и уникальные особенности этого проекта, а также отдавая дань уважения отважным его строителям.

Основная часть. Предпосылки строительства «Трассы мужества» – так называется железная дорога на участке Абакан-Тайшет, проходящая по территории Красноярского края, охватывая Хакасию и Иркутскую область, – уходят корнями в глубину истории: этот чрезвычайно сложный участок был проложен в 1958–1965 гг., строительство было объявлено комсомольской ударной стройкой, сюда приезжали молодые люди со всего Советского Союза, а сама дорога является продолжением Новокузнецко-Абаканской железной дороги, построенной в 1949–1950 гг.

Идея строительства железной дороги через Саянские горы появилась ещё в XIX в., но специалисты того времени признали проект невыполнимым из-за крайней сложности местности; «Это абсурд, такая дорога невозможна с инженерной точки зрения, русские её не построят» – так писали в начале прошлого века зарубежные газеты о грандиозных планах российского правительства соединить Южную Сибирь с Транссибирской магистралью железной дорогой [8], однако прошло менее полувека, прежде чем 9 декабря 1965 года Государственная комиссия приняла Абакано-Тайшетскую железную дорогу в постоянную эксплуатацию.

Проектирование началось ещё в 1930-х гг., и маршрут должен был обеспечить доставку транзитных грузов из Центральной Азии, Казахстана, Кузбасса в Восточную Сибирь и на Дальний Восток страны, при этом большое значение имела также оборонная составляющая этой железной дороги, которая могла использоваться для срочной доставки военных грузов на Дальний Восток [2]. Среди ключевых предпосылок строительства Абакано-Тайшетской железной дороги следует выделить: актуальность грузоперевозок, поскольку необходимость строительства дороги к Транссибирской магистрали через Саянский хребет была связана с грузоперевозками между южными регионами СССР, Восточной Сибирью и Дальним Востоком [18]; стратегическое значение, позволяющее перевозить военные грузы; открытие месторождений железной руды –

к 1940 гг. геологи обнаружили месторождения железной руды в горах Сибири, важного сырья для металлургических предприятий, работавших на нужды фронта; а также давнюю идею соединения Восточной Сибири с Кузбассом, которую инженеры вынашивали ещё с середины XIX века, но изучение местности неоднократно заставляло их отказываться от строительства дороги из-за сложного рельефа и больших перепадов высот [17].

Проектирование дороги возобновилось в 1935 г., было предложено пять вариантов прокладки линии, из которых наиболее целесообразными были линии с выходом в Нижнеудинск и Тайшет, и в итоге был выбран второй вариант, благодаря которому станция Тайшет стала крупным железнодорожным узлом [18].

Героико-трагическая страница истории Абакано-Тайшетской железной дороги связана с деятельностью изыскательской экспедиции под руководством Александра Кошурникова, чья работа в экстремальных условиях 1942 г. стала символическим воплощением самоотверженности и профессионального долга. В условиях военного времени, когда каждый ресурс был на счету, а доступ к современным средствам связи и точным картам (использовались материалы 1909 г.) был закрыт, группа из трёх человек – инженеров Кошурникова и Журавлева, а также техника Стофато – выполнила колоссальный объём работ по обследованию долины реки Казыр и горных перевалов [11]. Источники, в частности дневник Кошурникова, служащий уникальным нарративным источником, детально воспроизводят хронику последних дней экспедиции: от изнурительного пути на оленях и плотах до момента катастрофы 2 ноября, когда плот унесло под лёд [11]. Значимость этого источника невозможно переоценить – он представляет собой не просто личные записи, а официальный документ высочайшей достоверности, содержащий детальные геологические и гидрографические наблюдения, а также фиксирующий последнюю волю исследователя, что позволяет рассматривать его как аутентичное свидетельство эпохи, лишённое позднейших идеологических наслоений.

Трагическая гибель экспедиции и последующее увековечивание памяти о ней не только не остановили реализацию проекта, но и придали ему мощное морально-этическое измерение, закрепив в общественном сознании название «Трасса мужества». Поисково-спасательная операция, обстоятельства обнаружения тел и расшифровка дневника Кошурникова составили отдельный пласт доказательной базы, позволивший восстановить объективную картину произошедшего. Официальное признание подвига выразилось в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 12 апреля 1966 г., где Кошурников был посмертно награждён орденом Ленина, а его спутники – орденами Трудового Красного Знамени [11]. С точки зрения исторической значимости, источники, фиксирующие этот эпизод (архивные следственные материалы, наградные документы и мемориальные топонимы), выполняют важнейшую функцию акторов памяти: они свидетельствуют о трансформации подвига из факта инженерной разведки в фундаментальный элемент региональной идентичности. Увековечение имён героев в названиях станций,

улиц и создание музея при школе превратили локальную историю изыскателей в устойчивый моральный ориентир, где личная жертвенность оказалась неразрывно связана с реализацией стратегически значимого государственного проекта.

Дальнейшие исследования и начало строительства Абакано-Тайшетской железной дороги знаменовали собой переход от героико-романтического этапа изыскательских работ к планомерной инженерно-технической реализации проекта, что нашло выражение в преемственности поколений и технологическом прогрессе [1]. Исследования, продолженные учеником Кошурникова Евгением Алексеевым, вышли на качественно новый уровень: проведённая в 1948–1949 гг. аэрофото-съемка горной местности от района будущего Кордонского тоннеля до района будущего Манского тоннеля, а также завершённая в 1953–1955 гг. топографическая съемка всего маршрута на площади свыше 15 тыс. км², позволили окончательно подготовить почву для масштабного строительства [18]. Ключевое значение этих источников (архивных материалов изыскательских работ, технической документации и свидетельств очевидцев) заключается в том, что они фиксируют переломный момент, когда субъективное восприятие проекта как «абсурдного» и «невыполнимого» окончательно уступило место объективной возможности его реализации, подтверждённой современными методами топографии и аэрофотограмметрии [2].

Символический акт забления первого колышка 23 ноября 1957 года, обозначившего ось будущего моста через реку Абакан, и последующее прибытие 5-й мостостроительной бригады в Согру в декабре того же года, органично вписались в контекст политической воли: решение XIII съезда комсомола в апреле 1958 г. объявить линию общесоюзной ударной комсомольской стройкой придало проекту не только государственный статус, но и мощный мобилизационный импульс [22]. С точки зрения исторической значимости, источники, описывающие этот период (включая воспоминания комсомолки Веры Поповой [22] и материалы о деятельности механизированных колонн), демонстрируют уникальное сочетание факторов успеха: с одной стороны – высокая степень технологической подготовки и инженерного обеспечения, с другой – беспрецедентный энтузиазм строителей, работавших в экстремальных природных условиях (палаточный быт, нерегулируемый рабочий день, пересечённый рельеф, 258 мостов, три виадука и горные перевалы, покрытые вечным снегом), что позволило им достичь рекордных темпов строительства – преодолевать по 100 км маршрута ежегодно, превратив «Трассу мужества» из инженерной утопии в материализованную реальность.

Строительство Абакано-Тайшетской железной дороги с самого начала отличалось сложнейшей пространственной организацией: магистраль была разделена на три географически изолированных участка – Западный (под управлением «Абаканстройпуть»), Восточный («Ангарстрой») и Центральный, что потребовало нестандартного логистического решения в виде прокладки подъездной дороги от станции Саянская, разветвлявшейся в обоих направлениях [18]. Такая структура породила здоровую, но жёсткую конкурен-

цию между строительными подразделениями, которая стала одним из двигателей прогресса: соревнование шло за продвижение по маршруту, скорость возведения поселков, объёмы насыпей и сроки укладки рельсов. Уже к концу 1958 г. было выполнено 2,7 млн м³ земляных работ, а в начале ноября 1959 г. по построенному участку Ключевная-Саянская прошёл первый поезд под управлением молодого машиниста Василия Кутали, которого встречали с сосновыми ветвями вместо цветов [8]. Значимость источников, описывающих этот период (отчёты СМП, воспоминания участников, материалы периодической печати), заключается в том, что они зафиксировали феномен превращения комсомольско-молодежного энтузиазма в осязаемые инженерные результаты: рекордные темпы (преодоление 100 км в год) стали возможны благодаря синтезу административной воли, межведомственной координации и личной самоотверженности тысяч рабочих, живших в палатках в условиях полной автономии от «большой земли».

Наиболее сложным вызовом для строителей стало преодоление горного рельефа Восточных Саян, требовавшее возведения уникальных подземных и надземных сооружений. Кульминацией технического прогресса стало строительство тоннелей, особенно Крольского, который в газетах того времени называли «Битвой за Кроль» [22]. Условия проходки здесь были экстремальными из-за обилия грунтовых вод, однако именно этот объект стал полигоном для внедрения передовых технологий: использование полнопрофильной проходки позволило снизить стоимость строительства на 20 %, а применение новой буровой установки БА-1 впервые в практике отечественного тоннелестроения обеспечило высокую точность и скорость работ [22]. Параллельно на надземных участках внедрялись новаторские методы: при строительстве моста через Бирюсу на восточном участке впервые были использованы железобетонные обсадные трубы, вбиваемые вибрационными сваебойными установками до скального основания на глубину 40 м, что тогда считалось прогрессивным промышленным методом [14]. С точки зрения исторической значимости, источники, фиксирующие эти технические решения (архивы строительных организаций, техническая документация, ведомственные издания), демонстрируют, что «Трасса мужества» стала не просто логистическим, но и технологическим прорывом, аккумулировавшим лучшие инженерные практики своего времени и создавшим базу для последующего масштабного инфраструктурного строительства в сложных геологических условиях.

За сухими цифрами объёмов работ и техническими новациями стояла суровая повседневность, зафиксированная в источниках личного происхождения и мемуарной литературе. Строители круглый год жили в палатках и временных поселениях, сталкиваясь с нерегулируемым рабочим днём, капризами природы – от изнуряющей жары и комарья до сильных морозов и ледохода, требовавшего завершения свайных работ до весеннего паводка [18]. Особую трагическую окраску этому этапу придали случаи гибели людей: в марте 1961 года при обрушении транспортного путепровода в Кордонском тоннеле погиб руководитель работ Владимир Щёткин, а в апреле 1964 года при расчистке ле-

дового затора на реке Мана погиб инженер-сносчик майор Борис Иванович Лукашевич. Значимость воспоминаний комсомолки Веры Поповой [22] и других очевидцев заключается в том, что они «гуманизируют» историю строительства, показывая, как в экстремальных условиях формировалась особая корпоративная культура: конкуренция между бригадами сочеталась с взаимовыручкой, а бытовая неустроенность компенсировалась энтузиазмом и сознанием причастности к государственному делу. Именно эта человеческая составляющая позволила завершить укладку пути в Крольском тоннеле в январе 1965 года, когда бригада Алексея Дятлова уложила последние звенья, а машинист Александр Васильев провёл локомотив через порталы под тысячеголосое «Ура» [18].

Заключительный этап (1963–1965) характеризовался синхронизацией усилий всех трёх участков и переходом от черновых работ к финишной инфраструктурной отделке. После соединения Крольского тоннеля 29 июля 1963 года и завершения проходки остальных подземных объектов основные усилия были сосредоточены на электрификации: электромонтажные поезда № 705 и 706 установили 1710 опор контактной сети, 11 тяговых подстанций, а также уникальную подстанцию на станции «Саянская» с пятью системами напряжения (220/110/35/27,5/10 кВ) [1], что свидетельствовало о высоком уровне инженерного планирования [14]. Кульминацией стал январь 1965 года: 22 января бригада Алексея Дятлова уложила последние звенья в Крольском тоннеле, 24 января в 18:30 Центральный и Западный участки соединились [18], а 29 января из Абакана отправился первый сквозной поезд, прибывший в Тайшет 31 января. Государственная комиссия во главе с начальником Восточно-Сибирской железной дороги А.Т. Головаты 9 декабря 1965 года подписала акт о вводе магистрали в постоянную эксплуатацию, а 20 декабря началось регулярное пассажирское сообщение [8]. Источники финального этапа (акты приёмки, распорядительные документы, газетная хроника) имеют ключевое значение для оценки эффективности проекта: они подтверждают, что несмотря на все природные и социальные трудности, дорога была сдана в срок, с высоким качеством работ и с применением технологий, опередивших своё время [17].

История строительства Абакано-Тайшетской железной дороги («Трассы мужества») представляет собой сложный, многослойный процесс, в котором переплелись геополитическая необходимость, инженерный подвиг, социальная мобилизация и трагические страницы. Во-первых, периодизация строительства (от подготовительного этапа 1957–1958 гг. до финального ввода в 1965 г.) демонстрирует, что проект прошёл путь от романтического комсомольского порыва до высокотехнологичного индустриального строительства, где ключевую роль сыграли не только трудовой энтузиазм, но и внедрение новаторских методов (полнопрофильная проходка тоннелей, вибрационное погружение обсадных труб) [1]. Во-вторых, значимость проанализированных источников – от дневников изыскателей и мемуаров строителей до архивных документов СМП и актов госкомиссии – заключается в их комплексном характере: они позволяют реконструировать

как объективные технико-экономические параметры строительства (объёмы земляных работ, количество мостов и тоннелей, сроки электрификации), так и субъективное измерение эпохи (быт в палатках, конкурентный дух между бригадами, личная самоотверженность и случаи трагической гибели). В-третьих, анализ источников свидетельствует, что «Трасса мужества» стала не только транспортной артерией, соединившей юг Сибири с Транссибом, но и уникальным социально-техническим феноменом, где в сжатые сроки (7 лет активного строительства) были апробированы инженерные решения, впоследствии применённые при возведении Байкало-Амурской магистрали, а также сформирована устойчивая региональная идентичность, закреплённая в топонимике (станции Кошурниково, Журавлёво, Стофато) и исторической памяти. Таким образом, источники по истории Абакано-Тайшетской стройки обладают высокой научной ценностью, позволяя переосмыслить советский опыт инфраструктурного освоения Сибири как единство героического нарратива и суровой технологической реальности.

История строительства Абакано-Тайшетской железной дороги «Трассы мужества» представляет собой многомерный исторический феномен, в котором органично переплелись геополитические императивы, инженерно-технический прогресс, социальная мобилизация советского общества и трагические страницы человеческих судеб. Анализ широкого спектра источников – от дневниковых записей изыскателей и мемуаров участников до архивных документов строительных организаций и официальных актов приёмки – позволяет сделать ряд обобщающих выводов.

Во-первых, проект, замысел которого возник ещё в середине XIX века и долгое время считался инженерно невыполнимым, был реализован в сжатые исторические сроки 1958–1965 гг. благодаря синтезу трёх ключевых факторов: последовательной государственной воли, выраженной в придании стройке статуса общесоюзной ударной комсомольской стройки; технологического рывка, воплотившегося в применении аэрофотосъёмки, полнопрофильной проходки тоннелей и новаторских методов возведения мостов с использованием железобетонных обсадных труб; а также беспрецедентного человеческого фактора – энтузиазма тысяч молодых людей, работавших в экстремальных природ-

ных условиях палаточного быта, горных перевалов и суровой сибирской тайги.

Во-вторых, значимость проанализированных источников носит комплексный характер. Дневник Александра Кошурникова выступает уникальным нарративным источником, сочетающим высокую достоверность геологических наблюдений с личной трагедией, что позволяет рассматривать его как аутентичное свидетельство эпохи, свободное от позднейших идеологических наслоений. Материалы о деятельности строительно-монтажных поездов и механизированных колонн фиксируют объективные параметры строительства: объёмы земляных работ, количество искусственных сооружений, сроки электрификации. Воспоминания рядовых участников, в свою очередь, гуманизируют историю, раскрывая повседневность, трудовое соперничество и морально-психологический климат на стройплощадке.

В-третьих, «Трасса мужества» стала не просто транспортной артерией, соединившей южные регионы Сибири с Транссибирской магистралью и обеспечившей транзит грузов из Центральной Азии и Кузбасса на Дальний Восток, но и уникальным социально-техническим полигоном. Именно здесь были апробированы передовые методы проходки и монтажа, впоследствии применённые при строительстве Байкало-Амурской магистрали, а также сформирована устойчивая региональная идентичность, закреплённая в топонимике: станции Кошурниково, Журавлёво, Стофато. Эта память введена в общественное сознание через систему мемориализации – музей при школе, мемориальные доски, ежегодные памятные мероприятия.

Таким образом, источники по истории Абакано-Тайшетской стройки обладают высокой научной ценностью, позволяя переосмыслить советский опыт инфраструктурного освоения Сибири не в рамках одномерных нарративов – либо героико-романтического, либо сугубо репрессивного, – а как сложное единство технологического прорыва, социального подвига и человеческой жертвенности. Изучение этого опыта сохраняет актуальность для современной транспортной политики и исторической памяти, напоминая о том, что за каждым километром сибирских магистралей стоят не только инженерные расчёты, но и судьбы людей, чей вклад заслуживает объективного осмысления и сохранения для будущих поколений.

Литература

1. ГАКК. Ф. Р-1386. Оп. 1. Д. 495.
2. ГАКК. Ф. Р-2098. Оп. 1. Д. 15.
3. ГУЛАГ (Главное управление лагерей) : 1918–1960 : [сборник документов] / составители: А.И. Кокурин, Н.В. Петров. М. : Материк, 2000. 888 с.
4. Злобин А.П. Александр Кошурников – человек : [повесть] / А.П. Злобин. М. : Советская Россия, 1963. 88 с.
5. Ильин С.Б. Трасса мужества : (О строительстве железной дороги Абакан — Тайшет) / С.Б. Ильин // Вопросы истории. 1975. № 6. С. 106–119.
6. История сталинского ГУЛАГа : в 7 т. / редакционный совет: В.П. Козлов (отв. ред.) [и др.]. М. : РОССПЭН, 2004–2005.
7. Калюга А.Е. Динамика административно-территориального устройства Курагинского района Красноярского края в 1920–1960-е годы / А.Е. Калюга // Красноярский край: История в документах: Тезисы докладов и сообщений научной конференции, Красноярск, 27 октября 2004 г. Красноярск: КГПУ, 2004. С. 71–76.
8. Калюга А.Е. Дорожная промышленность Курагинского района / А.Е. Калюга // Мартыановские краеведческие чтения: Сборник докладов и сообщений / Минусинский краеведческий музей им. Н.М. Мартыанова. Минусинск: [н.п.], 2014. Выпуск 8: (2012–2013). С. 256–258.
9. Калюга А.Е. Летопись Курагинского района / А.Е. Калюга // IX Краеведческие чтения «Енисейская губерния: лица истории»: Сборник материалов (Красноярск, 1–2 декабря 2021 г.) / Государственная универсальная научная библиотека Красноярского края. Красноярск: ГУНБ, 2021. С. 95–100.
10. Корсакова М.И. Маршрут 5-й категории сложности : (к 60-летию подвига экспедиции А.М. Кошурникова) /

- М.И. Корсакова // Новосибирский архивный вестник. Новосибирск, 2002. № 6. С. 98–102.
11. Кошурников А.М. Дневник / А.М. Кошурников. Новосибирск : Книжное издательство, 1958. 48 с.
12. Мартяновские краеведческие чтения: Сборник докладов и сообщений / Минусинский краеведческий музей им. Н.М. Мартянова. Красноярск: КГПУ, 1999. Выпуск 14: (2020–2021) / редакционная коллегия: О.Г. Ахремчик [и др.]. Минусинск: [нп.], 2021. 281 с.
13. Мартяновские краеведческие чтения / Минусинский краеведческий музей им. Н.М. Мартянова. - Красноярск: КГПУ, 1999. Выпуск 11: (2016–2017): Сборник докладов и сообщений / редакционная коллегия: Т.А. Ключников [и др.]. Минусинск: [нп.], 2018. 369 с.
14. Мартяновские краеведческие чтения: Сборник докладов и сообщений / Минусинский краеведческий музей им. Н.М. Мартянова. Красноярск: КГПУ, 1999. Выпуск 13: (2019–2020) / Редакционная коллегия: И.Л. Решетникова [и др.]. Минусинск: [сн.], 2019. 257 с.
15. Народное хозяйство СССР в 1965 году : статистический ежегодник / Центральное статистическое управление при Совете Министров СССР. М. : Статистика, 1966. 910 с.
16. Пономаренко С.А. Экономическое развитие Сибири: Материалы Сибирского исторического форума, [Красноярск, 12–13 октября 2016 г. / редакционная коллегия проекта: С.А. Пономаренко, А.М. Кleshko, А.Б. Казидин и др.]. Красноярск: Резонанс, 2016.
17. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17 (Центральный комитет КПСС). Оп. 3 (Протоколы заседаний Политбюро ЦК ВКП(б)).
18. Черников В.В. Владимир Черников раскрывает секреты трассы «Абакан – Тайшет» / В. В. Черников // Русское географическое общество : [официальный сайт]. 2024.
19. Чивилихин В.А. Серебряные рельсы : [повесть] / В.А. Чивилихин. М. : Молодая гвардия, 1960. 160 с.
20. Шадрин А.А. Откровения открытых душ: [из истории города Артёмовска (Курагинский район; Красноярский край)] / А.А. Шадрин // Краеведческие чтения имени Н.М. Мартянова / Минусинский краеведческий музей им. Н.М. Мартянова. Красноярск: КГПУ, 2012. Выпуск 7: (2010–2011). С. 251–253.
21. Шимолин К. Курагинский район: Исторический очерк, Природа, Население, Экономика, Населенные пункты: Сборник статей / К. Шимолин. Красноярск: [издатель не указан], 2000. 131 с.
22. VIII. Регионоведение. Сборник материалов «Россия – Сибирь – Красноярский край» (Красноярск, 6 декабря 2016 г.) / Государственная научная библиотека Красноярского края, Красноярский государственный педагогический университет имени В.П. Астафьева. Красноярск: ГУНБ, 2017. 249 с.
4. Zlobin A.P. (1963). Alexander Koshurnikov: A Man. Moscow: Sovetskaya Rossiya.
5. Ilyin S.B. (1975). The Route of Courage: On the Construction of the Abakan–Tayshet Railway. Voprosy Istorii, (6), 106–119.
6. Kozlov V.P. (Ed.). (2004–2005). The History of Stalin’s GULAG (Vols. 1–7). Moscow: ROSSPEN.
7. Kalyuga A.E. (2004). Dynamics of the Administrative-Territorial Structure of Kuraginsky District of Krasnoyarsk Krai in the 1920s–1960s. In Krasnoyarsk Krai: History in Documents: Abstracts and Reports of the Scientific Conference (pp. 71–76). Krasnoyarsk: KSPU.
8. Kalyuga A.E. (2014). The Road Industry of Kuraginsky District. In Martyanov Local History Readings: Collection of Reports and Communications (Issue 8, pp. 256–258). Minusinsk: Minusinsk Museum of Local Lore.
9. Kalyuga A.E. (2021). The Chronicle of Kuraginsky District. In IX Local History Readings "Yenisei Province: Faces of History": Collection of Materials (pp. 95–100). Krasnoyarsk: Universal Scientific Library of Krasnoyarsk Krai.
10. Korsakova M.I. (2002). Route of the 5th Category of Difficulty: On the 60th Anniversary of the Feat of A.M. Koshurnikov’s Expedition. Novosibirsk Archive Bulletin, (6), 98–102.
11. Koshurnikov A.M. (1958). Diary. Novosibirsk: Book Publishing House.
12. Akhremchik O.G., et al. (Eds.). (2021). Martyanov Local History Readings: Collection of Reports and Communications (Issue 14). Minusinsk: Minusinsk Museum of Local Lore.
13. Klyuchnikov T.A., et al. (Eds.). (2018). Martyanov Local History Readings: Collection of Reports and Communications (Issue 11). Minusinsk: Minusinsk Museum of Local Lore.
14. Reshetnikova I.L., et al. (Eds.). (2019). Martyanov Local History Readings: Collection of Reports and Communications (Issue 13). Minusinsk: Minusinsk Museum of Local Lore.
15. Central Statistical Administration of the USSR. (1966). The National Economy of the USSR in 1965: Statistical Yearbook. Moscow: Statistika.
16. Ponomarenko S.A., Kleshko A.M., & Kazitsyn A.B., et al. (Eds.). (2016). Economic Development of Siberia: Materials of the Siberian Historical Forum. Krasnoyarsk: Rezonans.
17. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 17 (Central Committee of the CPSU). Series 3 (Minutes of Meetings of the Politburo of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks)).
18. Chernikov V.V. (2024). Vladimir Chernikov Reveals the Secrets of the Abakan–Tayshet Route. Russian Geographical Society [Official Website].
19. Chivilikhin V.A. (1960). Silver Rails. Moscow: Molodaya Gvardiya.
20. Shadrin A.A. (2012). Revelations of Open Souls: From the History of the Town of Artemovsk (Kuraginsky District, Krasnoyarsk Krai). In Martyanov Local History Readings: Collection of Reports and Communications (Issue 7, pp. 251–253). Krasnoyarsk: KSPU.
21. Shimolin K.V. (2000). Kuraginsky District: Historical Essay, Nature, Population, Economy, Settlements. Krasnoyarsk: [s.n.].
22. State Universal Scientific Library of Krasnoyarsk Krai, & Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P. Astafyev. (2017). VIII. Regional Studies. Collection of Materials "Russia – Siberia – Krasnoyarsk Krai". Krasnoyarsk: State Universal Scientific Library.

References

1. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1386. Series 1. File 495.
2. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-2098. Series 1. File 15.
3. Kokurin A.I., & Petrov, N. V. (Eds.). (2000). GULAG (Main Administration of Camps): 1918–1960: A Collection of Documents. Moscow: Materik.