

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ХАКАССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
им. Н.Ф. КАТАНОВА»**

**ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПРАВА**

**Кафедра истории России  
направление подготовки 46.04.01 История**

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ХАКАСИИ:  
ПРЕДПОСЫЛКИ, ЭТАПЫ, ОСОБЕННОСТИ**

**ВЫПУСКНАЯ  
КВАЛИФИКАЦИОННАЯ  
РАБОТА**

Студентка  
Бесчастных Елена Владимировна

Научный руководитель  
Медведева Надежда Николаевна,  
кандидат исторических наук, доцент

**Абакан, 2020**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**ХАКАССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
им. Н.Ф. КАТАНОВА

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПРАВА

Кафедра истории России  
направление подготовки 46.04.01 История

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ХАКАСИИ:  
ПРЕДПОСЫЛКИ, ЭТАПЫ, ОСОБЕННОСТИ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Студент - дипломник

  
(подпись)

Бесчастных Е.В.

(ФИО)

Консультант

(подпись)

(ФИО)

Научный  
руководитель

  
(подпись)

Медведева Н.Н.

(ФИО)

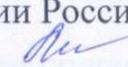
Рецензент

  
(подпись)

Папина О.В.

(ФИО)

«ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ»

Зав. кафедрой истории России  
В.Н. Асочакова 

« 09 » 01 2020 г.

Абакан, 2020

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования**

**«Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова»**

**(ХГУ им. Н.Ф. Катанова)**

**Институт истории и права**

**Кафедра истории России**

### **АННОТАЦИЯ**

**выпускной квалификационной работы на тему:**

**«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ХАКАСИИ:**

**ПРЕДПОСЫЛКИ, ЭТАПЫ, ОСОБЕННОСТИ»**

Студентки: Бесчастных Елены Владимировны

Группы: МИз-171 курса 3

Направление: 46.04.01 История

Профиль подготовки: «История и архивное дело»

Руководитель: Медведева Надежда Николаевна, кандидат исторических наук,  
доцент

Рецензент: Папина Ольга Витальевна, кандидат исторических наук, доцент

**Ключевые слова:** железнодорожное строительство, Ачинско-Минусинская железная дорога, железнодорожная ветка Сталинск (Новокузнецк) – Абакан, «трасса мужества» Абакан – Тайшет, Саянский ТПК, социальный портрет железнодорожника, сеть железных дорог Хакасии, экономическое и социокультурное строительство региона.

**Ключевые слова на английском языке:** railway construction, Achinsk-Minusin railway, Stalinsk railway line (Novokuznetsk) – Abakan, «route of courage» Abakan - Taishet, Sayansky TPC, social portrait of railway man, Khakasia railway network, economic and sociocultural construction of the region.

**Актуальность исследования** определяется тем, что на протяжении всего XX в. железнодорожному транспорту принадлежала значимая роль в

социально-экономическом развитии Хакасии. Формирование и развитие сети железных дорог являлось необходимым условием развития региона, эффективного использования его природных, трудовых и производственных ресурсов. Железные дороги стали центральным звеном, для слаженного функционирования всех компонентов хозяйственной деятельности на территории Хакасии.

В настоящее время большое внимание уделяется региональному изучению истории железнодорожного транспорта. В конце 1990-х гг. – первом десятилетии 2000-х гг. был защищен ряд диссертаций по истории железнодорожного строительства и его влиянию на социально-экономическое развитие различных регионов России. Аналогичное исследование по материалам Хакасии не было проведено до настоящего времени.

**Цель исследования** – комплексное изучение роли железнодорожного строительства в социально-экономическом развитии Хакасии.

Для достижения поставленных целей решались следующие **задачи**:

1. Выявить предпосылки формирования железнодорожной сети Хакасии в первой половине XX в.
2. Охарактеризовать этапы строительства основных железнодорожных магистралей в Хакасии и их роль в становлении и развитии экономического пространства региона.
3. Рассмотреть важнейшие социокультурные последствия эксплуатации железных дорог в Хакасии.
4. Проследить эволюцию социального портрета железнодорожника с середины 30-х до начала 60-х гг. XX в.
5. Исследовать особенности железнодорожного строительства в регионе эпохи индустриального развития страны советского периода
6. Оценить исторический опыт строительства железных дорог в Хакасии для развития железнодорожного транспорта России.

**Объектом данного исследования** выступает строительство железных дорог в Хакасии.

**Предметом исследования** – история железнодорожного строительства в аспекте становления и развития экономического пространства региона и социокультурных последствий эксплуатации железнодорожных магистралей.

**Общая характеристика работы.** Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, библиографического списка, 6 таблиц. Общий объем работы составляет 90 страниц.

**Источниковая база** исследования включает опубликованные и неопубликованные источники из четырех архивов: Российского центра хранения и изучения документов новейшей истории, КГКУ «Государственный архив Красноярского края», ГКУ Республики Хакасия «Национальный архив», Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

Изучение **историографии** показало, что исторический опыт сооружения железных дорог в Хакасии не получил комплексной научной разработки.

В первой главе рассмотрена проблема формирования предпосылок масштабного железнодорожного строительства советской эпохи. Второй параграф главы содержит характеристику социального портрета железнодорожника середины 30-х гг. XX в.

Во второй главе проанализированы этапы строительства основных железнодорожных магистралей в Хакасии и их роль в становлении и развитии экономического пространства региона. Первым этапом стал период с 1949 г. по 1959 г., когда осуществлялось строительство железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан с веткой Аскиз – Абаза, связавшей Кузнецкий комбинат с месторождениями высокосортных железных руд Хакасии и обеспечивавшей перевозки в районах освоения целинных и залежных земель. Второй этап охватывает период с 1958 г. по 1965 г., когда была построена трасса Абакан – Тайшет, ставшая Завершающим звеном Южно-Сибирской железной дороги и соединившая ее с Транссибирской магистралью, что позволило сократить маршруты, которыми следуют грузы Сибири в Кузбасс,

Казахстан, Среднюю Азию, на Южный Урал и в Европейскую часть страны. Третий параграф главы содержит обобщенные характеристики работника железной дороги начала 60-х гг. XX в. и факторы эволюции социального портрета железнодорожника.

В третьей главе рассмотрена вторая половина 1960-х гг., которая характеризуется постепенным строительством и вводом в эксплуатацию новых железнодорожных объектов. В 1970-1980 гг. активно велась работа по расширению сети железных дорог, обеспечивающих производственную деятельность промышленных узлов Саянского ТПК.

### **Основные выводы по результатам исследования:**

По результатам исследования были сделаны следующие выводы:

1. За 60 с небольшим лет в регионе была построена разветвленная сеть железных дорог, которая позволила не только сформировать внутреннюю транспортную инфраструктуру, но и соединила Хакасию с соседними регионами в западном и в восточном направлениях.

2. За четверть века существенно изменился облик работника железной дороги: половозрастной состав, уровень образования, социальное происхождение. Факторы эволюции социального портрета железнодорожника: гражданская война, индустриализация, Великая Отечественная война и послевоенное восстановление экономики, процесс урбанизации и модернизация промышленности Хакасской автономной области. Значительные изменения произошли под влиянием развития железнодорожной отрасли СССР в целом.

3. Железнодорожное строительство в Хакасии способствовало развитию городов и территорий, вдоль линий прокладки трасс и дорог образовывались новые поселения, начинали свою производственную деятельность десятки промышленных предприятий.

4. Строительство железных дорог дало мощный импульс социокультурному развитию региона, поскольку при строительстве и эксплуатации дорог строились не только производственные объекты, но и социальные, одновременно с обустройством железнодорожных станций

возводились жилые дома для рабочих и служащих дороги, строились школы и больницы.

**Область применения и степень внедрения результатов исследования.**

Материалы данного исследования могут быть использованы учащимися и студентами при изучении истории Хакасии советского периода, музейными работниками при подготовке экскурсий, а также другими исследователями железнодорожного строительства в регионе.

Основные научные результаты и выводы исследования нашли отражение в выступлениях на шести конференциях с международным участием, российского и межрегионального уровня. Основные положения были изложены в пяти публикациях, в т.ч. одной статье, опубликованной в издании, входящем в перечень, утвержденный ВАК для публикации основных результатов диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

Подпись студента: \_\_\_\_\_ (Бесчастных Е.В.)

Согласовано:

Руководитель ВКР \_\_\_\_\_ (Медведева Н.Н.)  
(подпись)

Допущено к защите 09.01.2010  
(дата)

Зав. кафедрой истории России \_\_\_\_\_ (Асочакова В.Н.)  
(подпись)

**Оглавление**

Введение.....	4
I. Железные дороги Хакасии в первой половине XX в.....	16
1.1. Завершение строительства и эксплуатация Ачинско-Минусинской железной дороги.....	16
1.2. Социальный портрет железнодорожника в середине 30-х гг. XX в.....	22
II. Активизация железнодорожного строительства во второй половине 40-х – первой половине 60-х гг. XX в.....	29
2.1. Строительство железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан.....	29
2.2. Строительство трассы Абакан – Тайшет.....	43
2.3. Социальный портрет железнодорожника в начале 60-х гг. XX в.....	53
III. Железные дороги Хакасии во второй половине 60-х – 80-е гг. XX в.....	61
3.1. Эксплуатация действующих железных дорог: проблемы и перспективы развития.....	61
3.2. Расширение сети железных дорог в период формирования Саянского ТПК.....	64
Заключение.....	74
Библиографический список.....	78

## Введение

**Актуальность темы исследования** определяется той огромной ролью, которая принадлежит железнодорожному транспорту как в настоящем времени, так и в историческом прошлом России. Он объединил все отрасли хозяйства в единый комплекс, обеспечил надежность межрегиональных связей, целостность и единство большой страны, обороноспособность и национальную безопасность государства. 17 июня 2008 г. Правительством РФ была принята и реализуется «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»<sup>1</sup>, которая особо подчеркивает значение железных дорог для регионов Сибири, характеризующихся «большими расстояниями перевозок и слабым развитием коммуникаций других видов транспорта»<sup>2</sup>.

В исторических исследованиях представлены различные подходы к освещению истории железнодорожного транспорта России, однако комплексного анализа места и роли железных дорог в аспекте регионального развития историками не проводилось. Между тем на протяжении всего XX века железнодорожному транспорту принадлежала значимая роль в социально-экономическом развитии Хакасии. Формирование и развитие сети железных дорог являлось необходимым условием развития региона, эффективного использования его природных, трудовых и производственных ресурсов. Железные дороги стали тем центральным звеном, без которого было немыслимо слаженное функционирование всех компонентов хозяйственной деятельности на территории Хакасии.

Актуальность темы данного исследования определяется также важностью изучения социально-экономической истории России и процесса модернизации, значимой составляющей которого было железнодорожное строительство, во многом определявшее экономический потенциал и государства в целом, и его

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 29 (часть II). Ст. 3537.

<sup>2</sup> Там же.

отдельных регионов. При всех различиях современной российской модернизации от индустриального развития страны в советский период, изучение железнодорожной составляющей, как одного из ключевых направлений развития экономики всего XX столетия, делает особо актуальным огромный исторический опыт, накопленный в этой сфере.

Развитием сети железных дорог в Хакасии обеспечивалось формирование структуры хозяйства региона, в т.ч. определялась доступность территории, складывалась территориальная организация производства, углублялась его специализация, происходила оптимизация внутренних и внешних хозяйственных связей, повышалась территориальная и социальная мобильность населения региона.

Железнодорожное строительство в Хакасии способствовало развитию городов и территорий, вдоль линий прокладки трасс и дорог образовывались новые поселения, проводились широкомасштабные геологические изыскания, осваивались земли и ресурсы, создавались линии связи, открывались метеорологические станции, начинали свою производственную деятельность десятки промышленных предприятий.

Строительство железных дорог дало мощный импульс социокультурному развитию региона, поскольку при строительстве и эксплуатации дорог строились не только производственные объекты, но и социальные, одновременно с обустройством железнодорожных станций возводились жилые дома для рабочих и служащих дороги, строились школы и больницы.

**Степень изученности темы.** Изучение истории железнодорожного транспорта, его роли в социально-экономическом развитии России, занимает важное место в отечественной историографии.

Применяя проблемно-хронологический подход, можно представить три основных периода в развитии историографии отечественных железных дорог: дореволюционный период (вторая половина XIX в. – 1917 г.), советский период (1917 г. – 1980-е гг.) и постсоветский период (с начала 1990-х гг.). Основой такой периодизации являются различные методологические подходы

исследователей, масштабы привлеченных исторических источников, глубина и обоснованность выводов, которые существовали в различные периоды развития историографии отечественных железных дорог.

В 70-90-е гг. XIX в. появились первые работы, в которых рассматривалась история становления железнодорожного транспорта в России. Авторами этих работ были не профессиональные историки, а работники железнодорожного ведомства, руководители частных магистралей и экономисты: И.С. Блюх<sup>3</sup>, П. Георгиевский<sup>4</sup>, А.А. Головачев<sup>5</sup>, А.И. Чупров<sup>6</sup>, В.Г. Михайловский<sup>7</sup> и другие.

На рубеже XIX – XX вв. усилился интерес исследователей к техническим и организационным проблемам функционирования железнодорожного хозяйства, к изучению финансовых результатов их эксплуатации. В качестве примера можно назвать работы В. А. Ашика<sup>8</sup> и Г. Д. Дементьева<sup>9</sup>.

В 1902 г. был опубликован четырехтомный труд Н. А. Кислинского<sup>10</sup>, в котором автор, используя документы из архива Комитета министров раскрывает историю железнодорожного транспорта России. Это исследование стало первой попыткой обобщения истории создания отечественных железных дорог. Основной акцент в этой работе был сделан на анализе железнодорожной политики государства и выявлении просчетов руководства железнодорожного ведомства.

В дореволюционный период развития отечественной исторической науки каких-либо работ, исследующих железнодорожное строительство в Хакасии, не появилось, поскольку строительство Ачинско-Минусинской железной дороги, ставшей первой дорогой в регионе, в 1913 г. было только начато.

---

<sup>3</sup> Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. СПб., 1878. 248 с.

<sup>4</sup> Георгиевский П. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западноевропейских государствах. СПб., 1887. 328 с.

<sup>5</sup> Головачев А.А. Железные дороги в России. История постройки. СПб., 1888. 257 с.

<sup>6</sup> Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. М., 1910. 247 с.

<sup>7</sup> Михайловский В.Г. Развитие русской железнодорожной сети. СПб., 1898. 31 с.

<sup>8</sup> Ашик В.А. Финансовые результаты эксплуатации русской железнодорожной сети за последнее трехлетие (1907, 1908, 1909 гг.). СПб., 1911. 315 с.

<sup>9</sup> Дементьев Г.Д. Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет. СПб., 1913. 348 с.

<sup>10</sup> Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. В 4-х т. СПб., 1902. 324 с.

Советский период изучения истории железнодорожного транспорта характеризуется появлением новых направлений научного поиска, разнообразивших и расширивших историографию отечественных железных дорог. Советскими историками был систематизирован и обработан огромный объем информации, опубликованный в дореволюционной литературе. Исследователи сопоставляли вклад правительства и представителей частного капитала в процесс развития железных дорог, анализировали взаимоотношения между ними и характеризовали процесс огосударствления частных магистралей.

Все это позволило ввести в научный оборот новые исторические источники, выявить общие закономерности развития железнодорожного транспорта в общегосударственном масштабе. К числу наиболее значимых трудов советского периода следует отнести труды таких авторов как В. С. Виргинский<sup>11</sup>, Л. Гумилевский<sup>12</sup>, А. П. Погребинский<sup>13</sup>, А. М. Соловьева<sup>14</sup>, А. Л. Сидоров<sup>15</sup> и других.

На региональном уровне изучение истории железных дорог было разработано слабо на протяжении всего советского периода историографии. Исследователи социально-экономического развития Хакасии обращались к важным вехам железнодорожного строительства лишь в контексте общей характеристики индустриального развития региона. Железнодорожному строительству уделили внимание в своих работах К. Г. Копкоев<sup>16</sup>, К. М. Патачаков<sup>17</sup>, А. Н. Устинов и К. Г. Чаптыков<sup>18</sup>, В. А. Кышпанаков<sup>19</sup>, В. К. Шульбаев<sup>20</sup> и другие.

---

<sup>11</sup> Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. М., 1938. 256 с.

<sup>12</sup> Гумилевский Л. Железная дорога. Возникновение и развитие от начала до наших дней. М., 1950. 484 с.

<sup>13</sup> Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60 90-е гг. XIX в.) // Исторические записки АН. Т. 47. 1954. С. 147-180.

<sup>14</sup> Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975. 275 с.

<sup>15</sup> Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в годы Первой мировой войны и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки АН. Т. 26. 1948. С. 3-45.

<sup>16</sup> Копкоев К.Г. Хакасия в период восстановления и развития народного хозяйства (1945-1953 гг.) // Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 годы. Абакан, 1963. С. 238-260.

<sup>17</sup> Патачаков К.М. Хакасия в период завершения реконструкции народного хозяйства. Победа социализма в СССР (1933-1937 гг.) // Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 годы. Абакан, 1963. С. 145-171.

<sup>18</sup> Устинов А.Н., Чаптыков К.Г. Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 гг. Абакан, 1963. 419 с.

Только история строительства трассы Абакан – Тайшет стала исключением и была исследована в советский период достаточно детально. Особое внимание авторы (С. Б. Ильин<sup>21</sup>, А. М. Кошурников<sup>22</sup>, М. И. Ромашкина<sup>23</sup>, Н. М. Тутов<sup>24</sup>, О. Шлапунова<sup>25</sup> и другие) уделили роли комсомола при прокладке этой легендарной «трассы мужества». При этом большинство работ были написаны на основы личных наблюдений авторов и по структуре скорее напоминали исторические очерки нежели научные исследования.

Ряд работ были опубликованы в связи с юбилейными датами истории железных дорог Хакасии и имели своей главной целью демонстрацию успехов социалистического строительства в транспортной сфере, а не исторический анализ железнодорожного строительства в регионе. В эту группу следует отнести публикации Ф. Бармина<sup>26</sup>, И. Ваганова<sup>27</sup>, Л. Ермолаевой<sup>28</sup>, В. Куклина<sup>29</sup>, П. Мешалкина<sup>30</sup> и других.

Таким образом, в советский период развития исторической науки исследование железнодорожного строительства в Хакасии не получило комплексного характера, авторам не удалось создать единую картину формирования сети железных дорог в регионе. На это повлияла как бедность конкретно-исторического материала, так и сам подход к освещению событий.

В 90-х гг. XX в. начался постсоветский период развития отечественной исторической науки, для которого характерна смена методологических

<sup>19</sup> Кышпанакоев В.А. Население и трудовые ресурсы Хакасии. Абакан, 1989. 188 с.

<sup>20</sup> Шульбаев В.К. Вопросы развития промышленности Хакасии (1970-1985 гг.) // Великий Октябрь и социалистическое строительство в Хакасии: материалы обл. науч. конф. Абакан, 1988. С. 92-96.

<sup>21</sup> Ильин С. Б. Трасса мужества. Железная дорога Абакан – Тайшет // Вопросы истории. 1975. № 6. С. 106-119.

<sup>22</sup> Кошурников А.М. Подвиг изыскателей // Гвардия тыла. М., 1962. С. 254-274.

<sup>23</sup> Ромашкина М.И. Из опыта работы партийных организаций по руководству комсомолом на строительстве железной дороги Абакан – Тайшет (1958-1965 гг.) // Ученые Записки Хакас. науч.-исслед. ин-т яз., лит. и истории. 1974. Вып. 19. С. 65-73

<sup>24</sup> Тутов Н.М. Подвиг изыскателей (трассы Абакан – Тайшет. А.М. Кошурникова, А.Д. Журавлева, К.А. Стофато. 1942 г.) // Транспортное строительство. 1985. № 4. С. 59-60.

<sup>25</sup> Шлапунова О. Люди из легенды // Советская Хакасия. 1984. 12 ноября.

<sup>26</sup> Бармин Ф. Путь к богатствам Сибири: (так строилась дорога Ачинск – Абакан) (1914-1925 гг.) // Советская Хакасия. 1960. 15 марта.

<sup>27</sup> Ваганов И. Дорога на Абакан: (воспоминания старого сибиряка) // Советская Хакасия. 1970. 6 мая.

<sup>28</sup> Ермолаева Л. Трассе мужества – 30 лет: из истории строительства железной дороги Абакан-Тайшет // Минусинский край: вестник Минусинского краеведческого музея им. Н.М. Мартынова. 1995. № 1. С. 3-8.

<sup>29</sup> Куклин В. Начиналось с деревянного пути: из истории строительства железной дороги Абакан – Ачинск (1914-1960 гг.) // Советская Хакасия. 1991. 12 сентября

<sup>30</sup> Мешалкин П. Подписано Лениным: к 60-летию открытия движения по железной дороге Ачинск-Абакан // Советская Хакасия. 1985. 10 декабря.

подходов в исследовании исторического прошлого и значительное расширение круга изучаемых проблем. Этот период ознаменовался выходом нескольких обобщающих работ, посвященных истории российского железнодорожного транспорта<sup>31</sup>. Они содержат комплексный анализ деятельности железных дорог, в них рассматриваются вопросы проектирования и строительства основных железнодорожных магистралей, их экономическое и социальное развитие, дана развернутая характеристика процесса формирования профессиональных кадров железнодорожников. Однако железнодорожное строительство в Хакасии на страницах этих изданий отражено фрагментарно.

Характерной чертой постсоветского периода историографии стал региональный подход к изучению истории железнодорожного транспорта. В конце 1990-х гг. – первом десятилетии 2000-х гг. был защищен ряд диссертаций по истории железнодорожного строительства и его влиянию на социально-экономическое развитие различных регионов России<sup>32</sup>. Аналогичное исследование по материалам Хакасии не было проведено до настоящего времени.

В течение трех последних десятилетий появилось множество публикаций по истории железнодорожного строительства в Хакасии, в которых нашли отражение многие интересные факты, но все они носят характер исторических очерков и были написаны либо участниками событий, либо сотрудниками

---

<sup>31</sup> Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России от реформы к реформе. М., 2001. 325 с.; История железнодорожного транспорта России. В 2-х т. СПб. М., 1994. 336 с., 416 с.; История железнодорожного транспорта Советского Союза. М., 2004. 631 с.; История железнодорожного транспорта России / под ред. А.В. Гайдакина, В.А. Четвергова. М., 2012. 312 с.

<sup>32</sup> Харин Ю.Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя (последняя четверть XIX – начало XX вв.): дис. ... канд. ист. наук. Нальчик, 1999; Гудкова О.В. Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858 – 1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Вологда, 2002; Недорубов Л.Н. Железные дороги юга России в начале XX в. Государство и частный капитал: дис. ... канд. ист. наук. М., 2003; Сенин А.С. Московский железнодорожный узел 1917 – 1922 гг.: дис. ... канд. ист. наук. М., 2004; Кузнецов О.Н. Строительство железных дорог в центрально-черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона (вторая половина XIX – начало XX в.): дис. ... канд. ист. наук. Пенза, 2006; Халин А.А. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (1830-е – 1900 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. М., 2006; Сенин А.С. Управление железнодорожным транспортом в эпоху войн и революций (1914 – 1922 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. М., 2006; Андреев В.В. Московско-Казанская железная дорога: модернизационный фактор в экономическом развитии региона (конец XIX – начало XX в.): дис. ... канд. ист. наук. Чебоксары, 2006; Мухина Н.Е. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии центрального Черноземья (1865-1913 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2007; и др.

железнодорожного ведомства<sup>33</sup>.

Таким образом, на основе представленного историографического обзора возможно сформулировать вывод о том, что, несмотря на наличие большого числа различных работ по изучаемой тематике, она, тем не менее, требует дальнейшего изучения, поскольку исторический опыт сооружения железных дорог в Хакасии не получил комплексной научной разработки.

**Объектом данного исследования** выступает строительство железных дорог в Хакасии.

**Предметом исследования** – история железнодорожного строительства в аспекте становления и развития экономического пространства региона и социокультурных последствий эксплуатации железнодорожных магистралей.

**Целью исследования** является комплексное изучение роли железнодорожного строительства в социально-экономическом развитии Хакасии.

В соответствии с поставленной целью были определены следующие **задачи** научного исследования:

7. Выявить предпосылки формирования железнодорожной сети Хакасии в первой половине XX в.

8. Охарактеризовать этапы строительства основных железнодорожных магистралей в Хакасии и их роль в становлении и развитии экономического пространства региона.

9. Рассмотреть важнейшие социокультурные последствия эксплуатации железных дорог в Хакасии.

10. Проследить эволюцию социального портрета железнодорожника с середины 30-х до начала 60-х гг. XX в.

11. Исследовать особенности железнодорожного строительства в регионе эпохи индустриального развития страны советского периода

---

<sup>33</sup> Шлык Л. Дорога длиною в 17 лет // Абакан. 1996 . 20 мая; Егоров К. Шаги созидания Хакасии // Абакан. 1999. 1 июня; Лещев Т.А., Лещева Г.Н. Сквозь тайгу, через горы, над стремнинами рек. Красноярск, 2003. 160 с.; Юрлов Н. Роковой маршрут // Гудок. 2012. 25 июля; Савельев Н. Три имени в одно в пути сольются: Кошурников, Стофато, Журавлев... // Родина. 2017. № 1. С. 28-30; Белоусова Л.И. Абакан в зеркале времени // Хакасия. 2019. 12 апреля.

12. Оценить исторический опыт строительства железных дорог в Хакасии для развития железнодорожного транспорта России.

**Методологическая основа** работы заключается в использовании общенаучных и специально-исторических методов, а также принципов исторического анализа.

Основными методологическими принципами, использованными в данном исследовании, являются принципы историзма и объективности. Специфика темы работы заключается в региональном подходе к ее изучению, а потому принцип историзма позволяет в наибольшей степени выявить все особенности строительства железных дорог в Хакасии в XX столетии, поскольку ставит их исследование в прямую зависимость от конкретной исторической обстановки в регионе, акцентируя внимание на развитии данного исторического явления. Принцип объективности является для историка обязательным, поскольку выступает условием научной состоятельности его исследования, а в данном случае он способствует получению максимально объективных знаний об истории отечественного железнодорожного строительства и формированию истинных представлений о рассматриваемом историческом процессе.

В исследовании применялись общенаучные методы, такие как анализ и синтез, структурный и функциональный анализ. Их использование позволило рассматривать железные дороги Хакасии комплексно, в качестве целостной системы с учетом как ее собственных основных черт, так и роли в социально-экономическом развитии выделенного региона.

К числу специально-исторических методов относятся сравнительно-исторический, проблемно-хронологический, ретроспективный и системный метод, позволяющий изучать железнодорожный транспорт как целостную систему, имеющую сложную организацию. Необходимость применения системного метода к исследованию социально-экономических процессов предусматривает учет и изучение влияния различных факторов, воздействующих на их формирование и развитие.

При выполнении данного исследования применялись также

количественные методы (методы анализа динамики). С их помощью был проведен анализ большого количества эмпирических данных, позволивших составить социальный портрет железнодорожника и проследить его эволюцию на протяжении четверти века.

**Хронологические рамки границы** исследования охватывают период с 1925 г. по 1991 г. Нижняя хронологическая граница является датой прибытия первого пассажирского поезда на станцию Абакан и окончанием строительства Ачинско-Минусинской железной дороги. Верхняя хронологическая граница – 1991 г. – год окончания советского периода в истории страны и начало принципиально новой эпохи развития России и ее железнодорожного транспорта.

**Территориальные границы** исследования охватывают Хакасский округ (1925 – 1930 гг.), а затем Хакасскую автономную область (1930 – 1991 гг.) в официально утвержденных административно-территориальных границах.

**Источниковая база** исследования включает широкий комплекс опубликованных и неопубликованных источников. Значительный массив представляют неопубликованные источники из четырех архивов: Российского центра хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ), КГКУ «Государственный архив Красноярского края» (КГКУ «ГАКК»), ГКУ Республики Хакасия «Национальный архив», Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. Многие использованные документы вводятся в научный оборот впервые.

Источниковая база данной работы включает пять групп источников: законодательные акты, делопроизводственную документацию, статистические источники, периодическую печать и источники личного происхождения.

Первую группу источников составляют законодательные акты, позволяющие проанализировать нормативную базу деятельности железных дорог и эволюцию законодательной политики советского правительства в сфере управления железнодорожным транспортом: Общий Устав железных дорог

РСФСР 1920 г.<sup>34</sup>, Уставы железных дорог Союза ССР 1935 г.<sup>35</sup>, 1954 г.<sup>36</sup>, 1964 г.<sup>37</sup>, Постановления ГКО СССР, Приказы Министерства путей сообщения СССР и другие. В эту же группу источников следует отнести различные правовые акты региональных властей: Постановления Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б), Постановления комитета народного контроля Хакасской автономной области и иные.

Вторая группа источников включает в себя делопроизводственные документы, представленные в фондах КГКУ «ГАКК», ГКУ Республики Хакасия «Национальный архив» и Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. Схемы Генеральных планов промышленных объектов, протоколы заседаний, приказы, докладные записки и служебные телеграммы, отчеты и акты Государственной приемочной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию железных дорог и их отдельных участков отражают все этапы строительства железнодорожных магистралей и их последующей эксплуатации. Они являются самой многочисленной группой источников, использованных при выполнении данного исследования. При составлении социального портрета железнодорожника была использована документация по учету личного состава за период 1926-1951 гг.: личные дела, трудовые договоры, трудовые списки (книжки), анкеты, автобиографии и иные документы.

Третью группу составляют статистические источники. Эта группа источников также важна для изучения истории железных дорог, поскольку в ней отражены все количественные данные, связанные с историей железнодорожного транспорта. Наибольший объем статистических данных по развитию сети железных дорог содержат Контрольные цифры развития

---

<sup>34</sup> Декрет СНК РСФСР от 16 августа 1920 г. «Общий Устав железных дорог Р.С.Ф.С.Р.» // URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_742.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_742.htm) (дата обращения: 20.12.2019).

<sup>35</sup> Постановление Совета народных комиссаров СССР от 10 февраля 1935 г. № 232 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: <http://www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/39/postanovlenie-snk-sssr-ot-10-02-1935--232.html> (дата обращения: 20.12.2019).

<sup>36</sup> Постановление Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: [http://expert-nii-kpu.ru/files/native\\_exp/native\\_m/22.12.1954.pdf](http://expert-nii-kpu.ru/files/native_exp/native_m/22.12.1954.pdf) (дата обращения: 20.12.2019).

<sup>37</sup> Постановление Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: <http://bestpravo.ru/sssrgn-normy/m4a.htm> (дата обращения: 20.12.2019).

народного хозяйства СССР<sup>38</sup>.

Четвертую группу источников образует периодическая печать, представленная публикациями центральных, региональных и ведомственных газет. В их числе: «Власть труда», «Советская Сибирь», «Кузнецкий рабочий», «Советская Хакасия», «Гудок» и другие. Эти издания представляют собой массовые исторические источники, в которых содержится различная информация о железнодорожном строительстве и присутствует отклик современников на исследуемые события.

В пятую группу входят источники личного происхождения. Эта группа источников включает в себя воспоминания рядовых железнодорожников, в т.ч. фотографии<sup>39</sup>. Они ценны тем, что передают не только фактические свидетельства современников, но и транслируют оценочные суждения и атмосферу изучаемой эпохи.

В целом, в ходе проведенного исследования удалось выявить и изучить широкий пласт разнообразных исторических источников, что позволяет воссоздать максимально всестороннюю картину истории железнодорожного строительства в Хакасии.

**Научная новизна исследования** состоит в том, что впервые на основании широкого круга источников и литературы предпринята попытка комплексного исследования истории становления и развития железнодорожных путей сообщения в Хакасии на протяжении всего XX столетия.

Вклад автора в исследование отдельных вопросов, недостаточно изученных в отечественной исторической науке, состоит:

- в выявлении предпосылок формирования железнодорожной сети Хакасии в первой половине XX в. на этапе завершения строительства и последующей эксплуатации Ачинско-Минусинской железной дороги;
- в детальной характеристике этапов строительства основных

---

<sup>38</sup> Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986). Т. 9: 1956-1960. М., 1986. 574 с.

<sup>39</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. 186 с.

железнодорожных магистралей в Хакасии и их роли в становлении и развитии экономического пространства региона;

– в определении важнейших социокультурных последствий эксплуатации железных дорог;

– в выявлении комплекса обобщенных характеристик работника железной дороги с середины 30-х до начала 60-х гг. XX в. и факторов, оказавших наибольшее влияние на эволюцию социального портрета железнодорожника;

– в исследовании особенностей железнодорожного строительства в регионе;

– в выявлении значимости изучения строительства железных дорог в Хакасии для современного использования исторического опыта при развитии железнодорожного транспорта России.

**Апробация результатов исследования.** Основные научные результаты и выводы исследования нашли отражение в выступлениях на шести конференциях с международным участием, российского и межрегионального уровня: 100-летие государственной архивной службы России (Новосибирск, 2018); XXVI Катановские чтения (Абакан, 2018); IV Центральноазиатские исторические чтения (Кызыл, 2018); VIII Кызласовские чтения (Абакан, 2018); Исследования молодых ученых (Казань, 2019); XXX Мартьяновские краеведческие чтения (Минусинск, 2019). Основные положения были изложены в пяти публикациях, в т.ч. одной статье, опубликованной в издании, входящем в перечень, утвержденный ВАК для публикации основных результатов диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

**Структура работы.** Данное исследование состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

## **I. Железные дороги Хакасии в первой половине XX века**

### **1.1. Завершение строительства и эксплуатация Ачинско-Минусинской железной дороги**

К началу XX века на территории региона железнодорожная сеть отсутствовала. Лишь севернее Хакасии осуществлялось регулярное движение поездов по Средне-Сибирской магистрали, соединявшей запад Российской империи с ее восточными регионами. В 1899 г. был введен в эксплуатацию участок Транссиба от Красноярска до Иркутска и построен царский мост через реку Енисей. Эта дата считается годом основания Красноярской железной дороги.

В последующее десятилетие Красноярская магистраль постоянно развивалась, создавая условия для экономического развития территорий Енисейской Сибири. Однако активного железнодорожного строительства не велось.

Первой, после прокладки Транссибирского пути, железной дорогой в регионе стала Ачинско-Минусинская железная дорога, строительство которой осуществлялось с перерывами с 1913 г. Рельсы прокладывали через бескрайнюю тайгу, через горы, реки и степи. Работы велись в тяжелых условиях, практически вручную. Арсенал технических средств составляли ломы, лопаты и топоры, при использовании гужевого транспорта.

В 1914 г. строители появились у села Усть-Абаканское. Были заложены первые постройки будущей станции в трех километрах от села. Так был основан поселок станции Абаканск.

Краеведом Л. И. Белоусовой при изучении истории г. Абакана были обнаружены интересные архивные документы. К числу таких документов, в первую очередь, следует отнести «Таблицу подробного вычисления угодий запасного участка при станции Абаканск Ачинско-Минусинской железной дороги Минусинского уезда Усть-Абаканской волости». Эту таблицу составила Минусинская земельно-устроительная партия 27 ноября 1914 г. Станции

Абаканск «было отведено 442,5 десятины угодий и урочищ (483,4 гектара). Из них степь чистая составляла 245,4 десятины; степь ирисовая – 23; степь каменистая – 73,75; выгон – 99,1; сенокос чистый – 0,3 десятины; под дорогами занято 0,95 десятины»<sup>40</sup>.

Завершение строительных работ по проекту намечалось к осени 1915 г., но Первая мировая война, две революции и Гражданская война не позволили этим планам осуществиться.

1 января 1915 г. открылось движение на участке Ачинск – Ададым протяженностью 50 верст. В 1916 г. строители дошли до станции Глядень (85 верст). Прибыль от перевозок шла на дальнейшее строительство. Сдавали линию перегонами, от станции к станции. К 1917 г. пробиты три тоннеля, рельсы дошли до станции Ужур.

В 1917 г. на станции Абаканск числилось 43 хозяйства, в которых проживало 157 человек<sup>41</sup>.

С лета 1918 г. по лето 1920 г. работы по строительству трассы из-за Гражданской войны не велись. В 1922 г. Сибревком принял специальное постановление о достройке Ачинско-Минусинской железной дороги.

Стране были нужны хлеб юга Сибири, руда Абаканского железоделательного завода, уголь Черногорских, Калягинских и Изыхских копей. К этому времени основные работы – земляное полотно, все три тоннеля, большинство сооружений и водоснабжение – были вчерне закончены на всем протяжении пути от Ачинска до Абакана.

Вся дорога была оборудована сигнализацией и связью – семафорами, телеграфом, телефонами. К январю 1923 г. укладка доведена до Ужура, было открыто временное движение. В 1924 г. была закончена укладка пути до станции Шира. В ночь на 23 декабря из Ачинска прибыл первый пассажирский поезд, а с 31 декабря поезд до станции Шира стал ходить два раза в неделю. Движение в этом направлении стало постоянным.

---

<sup>40</sup> Белоусова Л.И. Абакан в зеркале времени // Хакасия. 2019. 12 апреля.

<sup>41</sup> Там же.

В 1925 г. строительство Ачинско-Минусинской железной дороги близилось к завершению. В газетах «Красноярский рабочий», «Власть труда» (Минусинск) и «Советская Сибирь» (Новосибирск) периодически помещали информацию о ходе строительства.

Например, «Власть труда» сообщала: «В данное время прокладка рельсового пути ведется на 10-ой версте от ст. Оросительной, т.е. в 25 верстах от Усть-Абаканска и 30 верстах от Черногорских копей. Будет проводиться специальная ветка на Аскыровскую пристань через Черногорские копи, на которых будет станция Черногорка»<sup>42</sup>.

В «Советской Сибири» встречается несколько упоминаний о ходе строительства железной дороги: «С 16 октября строительство железной дороги подойдет к станции Абакан. Открытие состоится 7 ноября»<sup>43</sup>; «Торжественный поезд открытия «Ачминдора» отбывает из Ачинска 22 ноября в Абаканск. 23 ноября состоится торжественное заседание по поводу открытия Ачинско-Минусинской железной дороги»<sup>44</sup>; «В управлении Ачинско-Минусинской железной дороги по случаю открытия движения по всему выстроенному пути состоялся большой семейный вечер для рабочих и служащих»<sup>45</sup>.

В ноябре строительство железной дороги было закончено. Приход первого поезда на станцию Абакан стал праздником для всей Хакасии, состоялось торжественное открытие станции. По случаю знаменательного события не только для Абакана, но и для всей Хакасии 21 ноября 1925 г. Хакасский окружной исполком издал приказ № 10: «День отдыха с воскресенья перенести на понедельник, то есть с 22 ноября на 23 ноября, как исключительный случай, вследствие прибытия первого пассажирского поезда на станцию Абакан»<sup>46</sup>.

На станции приготовились к встрече поезда, около временных барачков была воздвигнута деревянная арка, украшенная лозунгами и пихтовыми

<sup>42</sup> Власть труда. 1925. 10 октября.

<sup>43</sup> Советская Сибирь. 1925. 13 октября.

<sup>44</sup> Советская Сибирь. 1925. 19 ноября.

<sup>45</sup> Советская Сибирь. 1925. 24 ноября.

<sup>46</sup> Приказ Хакасского окружного исполкома № 10 от 21 ноября 1925 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 1. Д 8. Л 1-4.

ветками. Через полотно дороги была протянута красная лента. В газете «Власть труда» была помещена большая статья «Первый «стальной конь» в Хакасии. Стальной путь должен прорезать горы, разделяющие Танну-Тувинский народ от СССР». В ней сообщалось: «23 ноября 1925 года при большом стечении народа состоялось торжественное открытие станции Абакан Ачинско-Минусинской железной дороги. К 10 часам утра рабочие «Ачминдора», Черногорских копей и организаций города Хакасска прибыли со знаменами к триумфальной арке. Прибыли представители от Урянхая (Тува) и Минусинского Окружного исполкома.

Вскоре вдали показался специальный поезд с представителями Главного Управления «Ачминдор» и других организаций, украшенный плакатами и флагами... Во время подхода поезда к арке вышла хакасска в национальном костюме и разрезала ножницами красную ленту, пропуская поезд. Поезд остановился. Открылся митинг...

В 4 часа вечера гости, приехавшие с поездом, выехали обратно в Ачинск. Вечером в Рабочем клубе станции Абакан был поставлен бесплатный спектакль»<sup>47</sup>.

23 ноября 1925 г. на открытии железнодорожной станции Абакан разрезала красную ленту Анна Николаевна Доможакова (хакасское имя Кыча), жительница улуса Аткинина.

В тот же день на самой станции Абакан в честь открытия Ачинско-Минусинской железной дороги состоялся торжественный банкет, на котором присутствовали работники уездного исполкома во главе с Георгием Игнатьевичем Итыгиным, работники станции Абакан и руководители организаций города.

Вступление в эксплуатацию железнодорожной линии Ачинск – Абакан имело большое значение для развития нашего региона и соответственно села Усть-Абаканское. Новая железнодорожная линия включила Хакасию, в том числе и будущий Абакан, в общенародную стройку. Это положило начало

---

<sup>47</sup> Первый «стальной конь» // Власть труда. 1925. 24 ноября.

коренному изменению экономики региона и будущего города. Поток двинулись из Хакасии вагоны с углем, лесом, рудой, шерстью, кожей, хлебом, мясом и другими богатствами нашего края. Окончание строительства железнодорожной линии давало удобную транспортную связь, соединяющую территорию Хакасского уезда с широким рынком. Также связывало с Транссибирской магистралью круглый год – взамен пятимесячного водного пути по Енисею. Практически одновременно с основной линией вошла в строй и железнодорожная ветка на Черногорские копи, открывшая путь к черногорскому каменному углю.

Имеются малоизвестные, но интересные сведения. Когда строительство дороги приближалось к концу, возникла большая проблема с доставкой шпал, рельсов и угля. Пришлось разбирать Аскыровскую железнодорожную ветку.

Вот что по этому поводу в 1925 г. писала газета «Власть труда»: «Учитывая некоторую заминку в своевременной подаче Ачминдором шпал и рельс, а также крайнюю нужду железной дороги в угле, Черногорские копи снимают Аскыровскую железнодорожную ветку и прокладывают новую ветку к станции Таскино Ачминдора, куда уголь в данное время Черногорские копи доставляют гужевым транспортом. В декабре Ачминдор Аскыровскую ветку восстановит вновь»<sup>48</sup>.

В штате станции Абакан в 1928 г. числилось 54 рабочих и служащих; в штате вагонной службы и угольного склада было 59 человек. Станция Абакан только за октябрь-ноябрь 1928 г. пропустила 1694 вагона с углем, хлебом и сельскохозяйственными товарами. Абаканский участок обслуживал путь до станции Сон – 205 километров, 16 километров Черногорской ветки и 17 километров станционных путей.

Введение в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии «Ачинск-Абакан» положило начало коренному изменению не только экономики региона и будущего города. На ст. Абакан появились новые предприятия: обратное (паровозное) депо, вагоноремонтные мастерские, склады топлива, служебные и

---

<sup>48</sup> Власть труда. 1925. 29 ноября.

жилые постройки, построена кузница при депо. Создан резерв проводников для обслуживания пассажирских поездов. Вдоль железной дороги «Ачинск-Абакан» введена телеграфная линия, обеспечившая связь Хакасского округа с г. Красноярском. В 1925 г. на станции оборудовали водоподъемное здание, введены в строй две линии водоснабжения. В 1926 г. были выстроены несколько жилых домов, через год начали строить двухэтажные дома для железнодорожников, рядом построили большое одноэтажное здание клуба, новое здание школы.

Дальнейшее строительство железнодорожной линии до Минусинска, как было намечено изначально, отложили. Сначала это было связано с неопределенностью: строить три моста – через реки Абакан, Енисей и Минусинскую протоку, или только один мост – через Енисей. Летом 1925 г. проводились изыскательские работы по постройке одного моста через Енисей – между деревней Быстрой и селом Комарково.

Но главная причина – финансирование строительства. До Минусинска, находящегося в 15 километрах, линия не была доведена из-за высокой стоимости этого короткого участка, требующего постройки мостов через реки Абакан, Енисей, протоку Енисея.

Во второй половине 1920-х гг. и весь довоенный период линия железной дороги Ачинск – Абакан длиной в 459 км находилась в постоянной эксплуатации.

В целом, необходимо отметить, что для развития Хакасии Ачинско-Минусинская железная дорога стала мощным стимулом. В первой половине XX века железнодорожное сообщение значительно расширило экономические связи региона как с иными регионами Сибири, так и со страной в целом.

## **1.2. Социальный портрет железнодорожника в середине 30-х гг. XX в.**

В течение всего довоенного периода эксплуатация железных дорог на территории Хакасии осуществлялась работниками Абаканского отделения

Красноярской железной дороги, которая была образована 28 февраля 1936 г. на основании Постановления СНК СССР № 378 от 27 февраля 1936 г.

Абаканское отделение дороги свою историю отсчитывает с декабря 1921 г., когда был юридически образован 12-й Абаканский участок пути Томской железной дороги наркомата путей сообщения РСФСР. Первоначально дистанция обслуживала участок от Абакана до станции Сон. В штате на 1928 г. состояло 54 рабочих и служащих<sup>49</sup>.

На протяжении всех довоенных десятилетий бесперебойная работа Ачинско-Минусинской железной дороги была обеспечена трудом множества людей, чьей сферой профессиональной деятельности является железнодорожный транспорт.

Познание и понимание сути любого явления и процесса возможно путем исследования его типичных черт. Данный прием подходит и для изучения истории развития железных дорог в Хакасии – необходимо составить и проследить изменения социального портрета железнодорожника того времени.

Социальный портрет представляет собой «комплекс обобщенных характеристик социальной группы, т.е. выявление общих и устойчивых характеристик портретируемой группы, которых можно достигнуть при помощи математических и компьютерных методов»<sup>50</sup>.

Социальный портрет позволяет осмыслить содержание профессиональной деятельности, мотивацию, социальные настроения, дать оценку личности человека, исходя из характеристики среды, в которой он проживает.

Следует отметить, что понятие «социальный портрет» используется в отечественной социологии еще с 1970-х гг., когда было популярно разрабатывать портреты представителей определенных социальных групп (например, социальный портрет советского рабочего). В настоящее время составлением социальных портретов исследователи занимаются довольно

---

<sup>49</sup> Сплоченный коллектив, преданный путевой профессии // Гудок. 2017. 12 января.

<sup>50</sup> Мустафаева А.А., Актаулова Б.Ж. Методологические основы исследования составления социального портрета // Вестник КазНУ им. Аль-Фараби. Сер. Востоковедение. 2014. № 3. С. 41.

часто. Все подобные портреты представляют собой некоторое социологическое описание, в основу которого были положены усредненные данные, полученные в ходе различных социологических исследований<sup>51</sup>.

Детальный анализ информации, содержащейся в различной документации по учету личного состава (личные дела, трудовые договоры, трудовые списки (книжки), анкеты, автобиографии), хранящейся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан, позволил составить социальный портрет железнодорожника середины 30-х гг. XX в.

Таблица 1 – Половозрастная структура работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>52</sup>.

Возрастные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
до 30 лет	68,3	62,5	83,3
30-40 лет	18,1	19,5	16,7
40-50 лет	13,6	18,0	0
старше 50 лет	0	0	0
Всего	100	72,7	27,3

Данные, представленные в таблице 1, свидетельствуют о том, что в довоенный период среди работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги преобладали мужчины (72,7 %). Данный факт объясняется тяжестью физического труда железнодорожника. Среди должностей, на которых трудились работники, наиболее распространенными были следующие: стрелочник, сцепщик вагонов, кочегар, ремонтный рабочий, молотобоец, грузчик, помощник машиниста, машинист.

Женщин среди работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги было чуть более трети (27,3 %). Они трудились в основном на

<sup>51</sup> Ермолаева П.О., Носкова Е.П., Зайнуллина М.Р., Купцова А.И., Нагимова А.М. Социальный портрет населения: методология, основные характеристики. Казань, 2014. С. 4.

<sup>52</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

должностях проводников вагонов, машинисток, счетоводов и дежурных станций.

Анализ данных возрастной структуры работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги, представленных в таблице 1, позволяет сделать вывод о том, что в довоенный период среди железнодорожников преобладали лица в возрасте до 30 лет как в целом (68,3 %), так и среди мужчин (62,5 %) и женщин (83,3 %) в отдельности.

Войны и революции 1914-1922 гг. сопровождались значительными потерями населения, включая работников различного уровня квалификации, по ряду важнейших причин: физическая гибель, эмиграция, естественное старение. А потому потери работников, в т.ч. и на железных дорогах, восполнялись путем трудоустройства лиц в возрасте 20-30 лет, а порой и младше.

Так, например, в 1934 г. на станцию Ужур слесарем был принят на работу Белов Дмитрий Петрович в возрасте 18 лет<sup>53</sup>, а Беляев Виктор Филиппович стал стрелочником на ст. Абакан в возрасте 20 лет<sup>54</sup>.

Изучение национального состава работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги позволило сделать вывод о преобладании русских (86,4 %) в довоенный период. Среди железнодорожников были также представители иных национальностей, проживавших в Хакасии: хакасы, украинцы, белорусы, мордва и др.

Анкеты, использовавшиеся в Абаканском отделении Красноярской железной дороги, как и на других предприятиях советского периода, были рассчитаны на то, что отвечать на вопросы будут люди, несведущие в канцелярских процедурах, а возможно, и малограмотные. Поэтому при разработке бланков анкет делалось все, чтобы исключить возникновение ошибок: вопросы формулировались максимально развернуто, а типичные ответы по возможности вносились в бланк заранее, чтобы заполняющему осталось только выбрать нужный.

---

<sup>53</sup> Личное дело Белова Д.П. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3170.

<sup>54</sup> Личное дело Беляева В.Ф. // Там же. ОФ 3173.

Таблица 2 – Уровень образования работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>55</sup>.

Образовательные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
малограмотные	22,7	18,8	32,6
3-4 класса	45,5	50,3	38,8
5-7 классов	27,3	24,6	28,6
специальное техническое образование	4,5	6,3	0
Всего	100	72,7	27,3

Данные, представленные в таблице 2, свидетельствуют о том, что в середине 1930-х гг. среди железнодорожников преобладали лица, окончившие 3-4 класса (45,5 %). Аналогичная тенденция прослеживается при анализе образовательного уровня работников в разрезе половой принадлежности. Доля малограмотных работников невелика: 22,7 % в общей численности работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги.

Выявленные тенденции, с одной стороны, объясняются важнейшими вехами развития советского образования в целом, а с другой стороны, усилением требований к уровню образования железнодорожников. Так, в 1933-1937 гг. было введено «обязательное 7-летнее обучение в городах и рабочих поселках»<sup>56</sup>.

Изучение семейного положения работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги позволило сделать вывод о том, что в довоенный период среди железнодорожников преобладали лица, не состоящие в браке в (54,7 %).

В советский период большое значение имело социальное происхождение работника. Оно указывалось в графе «Сословие и происхождение» Анкеты по учету работников железнодорожного транспорта.

<sup>55</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

<sup>56</sup> Всеобщее обучение // Российская педагогическая энциклопедия. Т. 1: А-М. М., 1993. 607 с. // URL: [www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82](http://www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82) (дата обращения: 17.11.2019).

Таблица 3 – Социальное происхождение работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>57</sup>

Социальные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
«из крестьян»	95,5	93,8	83,3
«из рабочих»	4,5	6,2	16,7
иное происхождение	0	0	0
Всего	100	72,7	27,3

Данные, представленные в таблице 3, позволяют сделать вывод о преимущественно крестьянском происхождении работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги на протяжении всего анализируемого периода. Так, в середине 1930-х гг. 95,5 % железнодорожников были выходцами из крестьянских семей. Аналогичная тенденция прослеживается при анализе социального происхождения работников в разрезе половой принадлежности.

Выявленная тенденция отражает особенности формирования населения Хакасско-Минусинского края в изучаемый период. В 1926-1939 гг. доля городского населения региона составляла около 30 % всего населения<sup>58</sup>.

Анализ Анкет по учету работников железнодорожного транспорта Абаканского отделения Красноярской железной дороги показал, что в середине 30-х гг. XX в. значительная доля работников являлась членами различных профессиональных союзов. Большинство железнодорожников региона были членами Союза рабочих железных дорог Востока и Дальнего Востока (40,9 % от общего числа работников или 80,2 % от числа работников, состоящих в профессиональных союзах). Этот профсоюз был образован в 1934 г. в результате разукрупнения Союза работников железнодорожного транспорта.

Работники Абаканского отделения Красноярской железной дороги являлись членами и других профессиональных союзов. Так, например,

<sup>57</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

<sup>58</sup> Кышпанов В.А. Население и трудовые ресурсы Хакасии. Абакан, 1989. С. 29.

Ашихмина Александра Григорьевна с января 1934 г. входила в Профсоюз рабочих добычи золота и платины<sup>59</sup>, который был образован в 1934 г. в результате разделения Профсоюза рабочих добычи и обработки цветных металлов на три различных профессиональных союза.

В советский период личные дела сотрудников любого предприятия и любой отрасли в обязательном порядке содержали информацию о том, являлся ли работник членом ВЛКСМ, кандидатом или членом партии. Анализ документации железнодорожников региона показал, что комсомольцами в довоенный период были лишь 6,3 %. Членство в партии также было немногочисленным. В середине 30-х гг. XX в. кандидатами в члены ВКП (б) и членами партии были 7,1 % железнодорожников. Таким образом, подавляющее число работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги в довоенный период являлись беспартийными.

Расширить социальный портрет работника железной дороги позволяет изучение отдельных биографических фактов конкретных работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги. Так, среди железнодорожников довоенного периода было немало тех, кто принимал участие в революционных событиях и событиях гражданской войны. Эти факты в Анкете фиксировались отдельной строкой.

Например, Афонин Илья Павлович, стрелочник станции Ужур был рядовым в армии партизан П. Е. Щетинкина<sup>60</sup>. Афанюшин Алексей Егорович, рабочий хладотранспорта станции Абакан, с 1910 по 1917 гг. служил в Актырском гусарском полку и в период 1914-1917 гг. воевал на фронтах Первой мировой войны. В годы гражданской войны в звании рядового он находился в Ташкенте в составе третьей кавалерийской дивизии<sup>61</sup>. Бернадцкий Иван Алексеевич, электромонтер станции Абакан, в 1918-1919 гг. был рядовым четвертого Енисейского полка армии А. В. Колчака, затем дезертировал и в

---

<sup>59</sup> Личное дело Ашихминой А.Г. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3076.

<sup>60</sup> Личное дело Афонина И.П. // Там же. ОФ 3079.

<sup>61</sup> Личное дело Афанюшина А.Е. // Там же. ОФ 3075.

1920-1923 гг. служил артиллеристом первого Омского артиллерийского дивизиона Красной армии<sup>62</sup>.

Сталинский период истории нашей страны также оставил свой отпечаток на судьбах работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги. Так, например, Автаев Иван Матвеевич, грузчик станции Абакан, член Линпрофсоюза в 1936 г. был подвергнут партийной чистке, о чем указано в его Личном деле<sup>63</sup>. Аналогичный факт биографии имеется у Будимирова Егора Яковлевича<sup>64</sup>.

Таким образом, в 1936 г. в момент образования Абаканского отделения Красноярской железной дороги типичным железнодорожником был мужчина младше 30 лет, русской национальности, имеющий образование на уровне 3-4 класса, холостой, выходец из крестьянской среды, вступивший в члены профессионального союза работников железнодорожного транспорта, но являющийся беспартийным.

В качестве факторов, оказавших наибольшее влияние на эволюцию социального портрета железнодорожника довоенного периода, следует назвать как важнейшие события истории страны XX в. (гражданская война, индустриализация), так и особенности развития региона в середине 30-х гг. XX в. (модернизация). Значительные изменения произошли под влиянием развития железнодорожной отрасли СССР в целом, которая характеризовалась расширением сети железных дорог в данный период.

---

<sup>62</sup> Личное дело Бернадцкого И.А. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3171.

<sup>63</sup> Личное дело Автаева И.М. // Там же. ОФ 3073.

<sup>64</sup> Личное дело Будимирова Е.Я. // Там же. ОФ 3168.

## **II. Активизация железнодорожного строительства во второй половине 40-х – первой половине 60-х гг. XX в.**

### **2.1. Строительство железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан**

Два послевоенных десятилетия стали в истории Хакасии периодом активизации железнодорожного строительства. Именно в это время произошло формирование основных магистралей региона как в западном, так и в восточном направлениях.

В 1949 г. было начато строительство железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан, которая является участком Южно-Сибирской железной дороги (Южсиба).

Южно-Сибирская железная дорога стала второй широтной магистралью, проходящей через южную часть Сибири. Она предназначалась для освоения сырьевых ресурсов и разгрузки Транссибирской магистрали от перевозок карагандинского угля, что сокращало на 461 км путь следования топлива к Магнитогорскому металлургическому комбинату и Халиловско-Актюбинскому комплексу<sup>65</sup>.

Предполагалось, что восточный участок Южсиба (Сталинск – Абакан) позволит освоить Минусинское угольное месторождение (23,3 млрд. тонн) и доставлять топливо металлургическим и другим энергоемким предприятиям Восточной Сибири и, кроме того, развить добычу руды в Абаканских, Тейских и Ирбитских месторождениях, суммарные запасы которых достигали 500 млн. тонн.

Изыскания и проектные проработки трассы, близкой к выбранному впоследствии направлению Южсиба, проводились еще до 1917 г. Местные власти Семипалатинска в 1909-1912 гг. отстаивали вариант проведения дороги через их город (южный вариант), а Особое межведомственное совещание в 1916 г. высказалось в пользу северного варианта (через Павлодар). К 1930-м гг.

---

<sup>65</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза Т. 2: 1917-1945 гг. СПб.; М., 1997. С. 120.

сложились предпроектные решения по магистрали. Предполагалось построить последовательно четыре ее составляющих: Карталы – Акмолинск, Акмолинск – Барнаул, Барнаул – Сталинск, Сталинск – Тайшет. К 1939 г. сформировалось окончательное решение о направлении магистрали: Карталы – Акмолинск – Павлодар – Барнаул – Сталинск – Абакан – Тайшет с учетом существующих участков Павлодар – Кулунда и Артышта – Сталинск<sup>66</sup>.

Изыскательские работы и проектирование железнодорожной ветки Сталинск – Абакан осуществлялось силами сотрудников Сибтранспроекта, являвшегося Новосибирским подразделением Всесоюзного проектно-изыскательского объединения «Союзтранспроект».

Вариант Сибтранспроекта по строительству Южно-Сибирской железнодорожной магистрали по территории Хакасской автономной области рассматривался и обсуждался на заседании бюро Хакасского обкома ВКП(б) и исполкома Хакасского облсовета 25 февраля 1941 г. Постановлением данного заседания утверждено:

«1. Одобрить вариант Сибтранспроекта, намечающий выход Южно-Сибирской магистрали на территории ХАО в село Аскизское.

2. Считать целесообразным продолжение Южно-Сибирской магистрали от с. Аскизского на Восток по направлению от Аскиза – вниз по рр. Абакана и Енисея в районе городов Абакана и Минусинска и дальше, пересечение водораздела Енисея и Тубы с выходом в устье Кизира<sup>67</sup>.

Указанный вариант наиболее выгодно связывает город Абакан, центр ХАО, с его развивающейся промышленностью (угольной, деревообрабатывающей, лесной) и город Минусинск, центр крупнейшего сельскохозяйственного района, Красноярского края, с Южно-Сибирской магистралью.

3. Просить Наркомат путей сообщения и Сибтранспроект учесть при окончательном утверждении проектного задания по строительству магистрали

---

<sup>66</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза Т. 2: 1917-1945 гг. СПб.; М., 1997. С. 122.

<sup>67</sup> Протокол заседания бюро Хакасского обкома ВКП(б) от 25 февраля 1941 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 113. Л 144.

соображения Хакасских областных советских и партийных организаций»<sup>68</sup>.

Хакасский облплан по итогам заседания бюро Хакасского обкома ВКП(б) и исполкома Хакасского облсовета подготовил в Сибтранспроект мотивированную докладную записку.

Обсуждался также вопрос примыкания новой линии к уже имеющимся железнодорожным путям. В качестве возможного варианта рассматривалась станция Ташеба. «Ташеба является центром черноморского угольного бассейна, центром восстановления эвакуированных заводов и дальнейшего промышленного строительства, прилегает как пригородная станция областному центру ХАО городу Абакан»<sup>69</sup>.

В период Великой Отечественной войны строительство железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан было практически заморожено. Все материальные и людские ресурсы региона были задействованы для решения проблем военного времени и снабжения фронта.

13 января 1942 г. вопрос о состоянии работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан обсуждался на заседании Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б). В протоколе данного заседания было отмечено, что «разворот работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан на территории Хакасии идет неудовлетворительно. По линии Сибстройпути до сих пор не начаты работы, как по строительству основной магистрали, так и по строительству вспомогательных сооружений (складских и др. хозяйственных помещений и помещений для жилья). Никакого оборудования инструментов и механизмов для строительства дороги еще не поступало и нет также рабочей силы, с которой можно было бы приступить к строительству»<sup>70</sup>.

В 1942 г. на строительство прибыли рабочие Метростроя в количестве 800 человек, однако они в значительной степени находились без дела из-за

<sup>68</sup> Протокол заседания бюро Хакасского обкома ВКП(б) от 25 февраля 1941 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 113. Л 144-145.

<sup>69</sup> Докладная записка секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения Л.М. Кагановичу 1942 г. // Там же. П 26. О 3. Д 488. Л 5.

<sup>70</sup> Постановление Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б) от 13 января 1942 г. «О состоянии работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан» // Там же. П 26. О 3. Д 392. Л 36.

отсутствия инструментов, оборудования и материалов.

Трудности военного времени накладывали свой отпечаток как на организацию и проведение строительных работ, так и на условия проживания самых строителей дороги. В пунктах расселения плохо обстояли дела с организацией питания рабочих. Например, «несмотря на значительное количество приехавших метростроевцев, в селе Казановка свыше 400 человек и Верхний Аскиз свыше 200 человек, общественное питание пока не организовано, выпечка хлеба также не обеспечена. .... не принято мер к проведению заготовок овощей и других продуктов»<sup>71</sup>.

Для начала железнодорожного строительства и разрешения выявленных проблем местными органами власти неоднократно предпринимались усилия по привлечению трудовых ресурсов и техники. Так, в январе 1942 г. на основании Постановления исполкома крайсовета и бюро крайкома было предложено «председателям райсовета и секретарям РК ВКП(б) в пятидневный срок выделить на строительство железной дороги из колхозов и совхозов сроком до 15 марта с/г следующее количество рабочей силы и подвод:

Для Сибстройпути =

Аскизский р-н людей 110 чел., подвод 100.

Боградский р-н людей 40 чел., подвод 40.

Таштыпский р-н людей 60 чел., подвод 60.

У-Абаканский р-н людей 100 чел., подвод 100.

Бейский р-н людей 40 чел., повод 40.

Для Метростроя =

Бейский р-н людей 60 чел., повод 60»<sup>72</sup>.

Также местные органы власти учитывали то, чтобы в число выделенных людей входило не менее 25 % комсомольцев, которые должны были на строительстве железной дороги оставаться на постоянную работу.

<sup>71</sup> Постановление Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б) от 13 января 1942 г. «О состоянии работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан» // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 392. Л 36.

<sup>72</sup> Там же.

Для строительства железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан привлекалось оборудование тех предприятий, которые не работали в военное время. Например, для проведения тоннельно-скальных работ Исполком Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б) направили просьбу в крайсовет и крайком ВКП(б) о передаче в распоряжение Метростроя «из имущества законсервированного Кибик-Кордонского мраморного карьероуправления трех компрессоров и остального горного оборудования»<sup>73</sup>.

Помимо людей и техники в распоряжение строителей железной дороги передавались также строительные материалы. Например, Хакасский обллесзаг был обязан «отпустить строительству дороги из Аскизского райлесзага леса делового – 5 000 м<sup>3</sup>, дровяного – 2 000 м<sup>3</sup>. Из Таштыпского райлесзага леса делового 600 м<sup>3</sup>»<sup>74</sup>.

Лес, заготавливаемый в местах, прилегающих к трассе железнодорожного строительства, также необходимо было передавать в распоряжение строительства дороги.

Облплан был обязан «изыскивать возможности для покрытия потребности строительства дороги местными строительными материалами (кирпич, известь)»<sup>75</sup>.

Существенной проблемой стало отсутствие в необходимом объеме рельс для окончания строительства железнодорожного полотна протяженностью 100 км на участке Оросительная – Аскиз – Усть-Есь. Нехватка рельс было настолько острой, что не позволяла закончить «линию дороги хотя бы до Аскыза»<sup>76</sup>.

В условиях военного времени рассчитывать приходилось только на собственные силы и требовалось изыскивать внутренние резервы. Работники Красноярской железной дороги на основании Приказа народного комиссара

---

<sup>73</sup> Постановление Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б) от 13 января 1942 г. «О состоянии работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан» // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 392. Л 36.

<sup>74</sup> Там же. Л 54.

<sup>75</sup> Там же. Л 55.

<sup>76</sup> Письмо секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А.В. Хрулеву 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 488. Л 2.

путей сообщения № 251/ц нашли «возможным произвести разборку тупиков на 28 км»<sup>77</sup>.

Одновременно Красноярская железная дорога располагала кусками рельс и рельсами легкого типа, которые были непригодны «для эксплуатации на главных путях, протяженностью 22 километра»<sup>78</sup>. Было принято решение использовать данные рельсы для прокладки пути строящейся дороги от разъезда Оросительный до Аскиза.

Окончание строительства этого участка дороги было очень важным, поскольку значительно упростилось бы строительство остального пути, так как по нему «доставлялось бы оборудование и материалы, кроме того наличие дороги от Оросительной до Аскиза связало бы отдаленные районы с областным и краевым центром и значительно облегчило бы вывозку сельскохозяйственных продуктов и сырья для промышленности и дорожного строительства»<sup>79</sup>.

Однако, несмотря на все предпринятые усилия и мероприятия, строительство дороги продвигалось крайне медленными темпами. Бюро обкома ВКП(б) оценивало работы по строительству железной дороги Сталинск – Абакан, развернутые стройконторой № 3 «Сибстройпуть», как неудовлетворительные. «План первого квартала 1942 г. был выполнен на 41,3 % и за апрель – на 46 %»<sup>80</sup>.

Выявляя причины столь низких темпов строительства дороги партийное руководство области указывало на то, что руководители «строительных участков и в целом стройконторы «Сибстройпуть» не обеспечили максимального использования рабсилы и стройбатальонов. Неудовлетворительная организация труда и рабочего места привели к тому, что план по производительности выполнен за март месяц только на 53,2 % и за апрель – на 69,9 %. Не уделялось также должного внимания вопросам бытового обслуживания рабочих, в результате чего не на всех участках имеются бани, в

<sup>77</sup> Письмо секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А.В. Хрулеву 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 488. Л 1-2.

<sup>78</sup> Там же. Л 2.

<sup>79</sup> Там же.

<sup>80</sup> Протокол № 139 заседания Бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 26 мая 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 394. Л 83.

общепитах и палатках допускается грязь и сырость. .... не обеспечено нормальное обслуживание питанием рабочих строительства дороги»<sup>81</sup>.

Понимая, что в условиях военного времени при недостатке людей, техники и строительных материалов, обеспечить строительство железной дороги на всем ее протяжении в полном объеме не удастся, Бюро Хакасского обкома ВКП(б) приняло решение о необходимости «сконцентрировать строительство дороги на участке Оросительная – Аскиз с расчетом окончания всех земляных работ до 10 июля с.г. и полностью закончить строительство к 1 ноября. Объявить строительство железной дороги на этом участке ударной стройкой»<sup>82</sup>.

Для оказания практической помощи стройке было решено «распределить между районами задание по производству земляных работ на строительстве в объеме: Аскиз – 15 клм, Бея – 10 клм, У-Абакан – 10 клм, Таштып – 5 клм, Боград – 10 клм»<sup>83</sup>.

Решение проблемы нехватки трудовых ресурсов решалось различными способами, в т.ч. путем привлечения на строительство дороги немцев-переселенцев. Согласно Постановлению ГКО СССР № 1123 от 10 января 1942 г. «О порядке использования немцев-переселенцев призывного возраста от 17 до 50 лет»<sup>84</sup> 40 000 «немцев-мужчин в возрасте от 17 до 50 лет, годных к физическому труду, выселенных в Новосибирскую и Омскую области, Красноярский и Алтайский края и Казахскую ССР», были мобилизованы на строительство железных дорог, в т.ч. Сталинск – Абакан<sup>85</sup>.

Архивные документы подтверждают использование труда немцев-переселенцев на строительстве железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан. Так, в Правительственной телеграмме секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А. В.

---

<sup>81</sup> Протокол № 139 заседания Бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 26 мая 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 394. Л 83-84.

<sup>82</sup> Там же. Л 84.

<sup>83</sup> Там же.

<sup>84</sup> Постановление ГКО СССР № 1123 от 10 января 1942 г. «О порядке использования немцев-переселенцев призывного возраста от 17 до 50 лет» // РЦХИДНИ. Ф. 844. О. 1. Д. 19. Л. 49-50.

<sup>85</sup> Кох А., Лапина О. История одной деревни. М., 2014. С. 219.

Хрулеву упоминается об использовании «рабсилы 2 800 человек немцев Поволжья»<sup>86</sup>.

Изучение различных архивных источников позволило выявить основные проблемы строительства железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан в военное время:

- нехватка людей, лошадей, повозок, горючего для автомашин, овса;
- плохое снабжение продуктами;
- отсутствие нормального бытового обслуживания рабочих (нет еженедельного посещения бани, педикулез);
- сложности в обеспечении мест проживания рабочих (принимались решения о выселении «из частных квартир в общежития или палатки»<sup>87</sup>);
- не был обеспечен своевременный ремонт обуви и одежды рабочих;
- не полностью и не своевременно выплачивалась заработная плата рабочим.

После окончания Великой Отечественной войны строительство магистрали Сталинск – Абакан было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Железнодорожную магистраль строил строительномонтажный поезд – 155 (СМП-155)<sup>88</sup>.

Работать строителям приходилось при любых погодных условиях, жили в бараках, домиках из фанеры. Но на это никто не обращал внимания, люди были полны энтузиазма, ведь перед ними стояла одна главная задача – строительство новой железнодорожной магистрали<sup>89</sup>.

Рабочие строительномонтажного поезда – 155 соорудили не только железнодорожное полотно. Подъездные пути шахт и карьеров, железнодорожные пути на станциях Междуреченск, Мыски, Чульжан, Томусинская – также дело рук отряда строителей стальных магистралей –

<sup>86</sup> Правительственная телеграмма секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А.В. Хрулеву 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 488. Л 45.

<sup>87</sup> Протокол № 139 заседания Бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 26 мая 1942 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 3. Д 394. Л 86.

<sup>88</sup> Беспокойная юность моя: История междуреченского комсомола / МБУК «МИБС», Сектор краеведения; сост. Т.Н. Соколова, И.А. Швецова. Междуреченск, 2018. С. 29.

<sup>89</sup> Станция Аскиз – столица Дня железнодорожника // Гудок. 2016. 29 июля.

СМП-155.

8 декабря 1948 г. Совет Министров Союза СССР принял специальное Постановление «О строительстве железной дороги Сталинск – Абакан и подъездной железнодорожной ветки к Абаканскому руднику». Во исполнение данного Постановления Приказом Министра путей сообщения от 13 января 1949 г. «для выполнения работ по строительству Восточного участка железнодорожной линии Сталинск – Абакан и ветки Аскиз – Абаза»<sup>90</sup>, в городе Абакане было организовано Абаканское управление железнодорожного строительства. В его структуру входило несколько подразделений: Стройтехснаб, контора промышленных предприятий, ремонтно-прокатная база, отдел временной эксплуатации, строй ОРС и санитарный отдел.

Правительством были также установлены сроки выполнения работ по строительству железной дороги:

«а) Первая очередь – участок Абакан – Аскиз – Абаза с открытием движения до Абазы в IV квартале 1950 года.

б) Вторая очередь – участок от Аскиза на Сталинск, с открытием сквозного движения в IV квартале 1952 года»<sup>91</sup>.

В течение 1949 г. Абаканским управлением железнодорожного строительства последовательно выполнялись следующие работы:

- сооружение земляного полотна и мостов на участке Абакан – Аскиз и сосредоточенные скальные работы по железнодорожной ветке от Аскиза до Абазы;
- укладка и балластировка пути от разъезда Оросительный до ст. Аскиз;
- строительство жилых помещений для рабочих и служащих;
- организация производственно-индустриальной базы по изготовлению железобетонных и деревянных конструкций;
- строительство вдоль трассы железнодорожной линии,

<sup>90</sup> Протокол № 2 Заседания бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 22 марта 1949 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 21. Д 1160. Л 34.

<sup>91</sup> Там же. Л 35.

обеспечивающей связь;

- открытие балластных и каменных карьеров.

Для выполнения такого масштабного объема работ в том же 1949 г. на строительство участка Абакан – Аскиз – Абаза в порядке организованного набора было привлечено 6 000 человек<sup>92</sup>.

Железнодорожное строительство такого масштаба требовало не просто привлечения большого числа рабочих, но рабочих квалифицированных. Для решения кадровой проблемы Хакасский областной комитет ВКП(б) обратился в Крайком ВКП(б) с просьбой «обязать Крайтрезервы изменить профиль одной из школ ФЗО г. Черногорска и организовать подготовку строительных рабочих для Абаканского строительного управления МПС»<sup>93</sup>.

Архивные документы содержат также сведения об использовании при строительстве железнодорожной ветки Сталинск – Абакан труда заключенных лагерей. Например, Министерством внутренних дел и Министерством путей сообщения по просьбе Хакасского областного комитета ВКП(б) был выделен спецконтингент «в Хакасскую область на поселение в количестве 10 000 человек для Абаканского стройуправления»<sup>94</sup>.

XIX съезд КПСС поставил перед строителями задачу закончить в V пятилетке строительство Южно-Сибирской магистрали на участках от Абакана до Акмолинска.

Секретарь Красноярского крайкома КПСС в докладной записке Председателю Совета Министров СССР Г. М. Маленкову сообщал о том, что «строительство железнодорожной линии Сталинск – Абакан на восточном участке от Абакана до Портала в основном будет закончено уже в 1954 году»<sup>95</sup>. Однако сроки сдачи в эксплуатацию всей линии Сталинск – Абакан находились под угрозой срыва и основную причину данного положения руководство края

---

<sup>92</sup> Протокол № 2 Заседания бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 22 марта 1949 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 21. Д 1160. Л 35.

<sup>93</sup> Там же. Л 36.

<sup>94</sup> Там же. Л 37.

<sup>95</sup> Докладная записка секретаря Красноярского крайкома КПСС в ЦК КПСС от 20 февраля 1953 г. «О мерах помощи строительству железнодорожной линии Сталинск-Абакан» // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 25. Д 1. Л 185.

видело в крайне низких темпах строительства тоннеля. «Объем работ по сооружению тоннеля на 20 февраля с.г. выполнен к общему объему всего лишь на 10 процентов»<sup>96</sup>.

Еще одной проблемой, затягивающей сроки строительства, являлся недостаток рабочей силы и техники. В 1952 г. «первоначальный объем работ был утвержден на сумму 4,1 млн. руб., в конце года Министерство Путей Сообщения увеличило ассигнования до 13,3 млн. руб., не подкрепив это необходимой механизацией и рабочей силой, в результате отпущенные средства были освоены лишь на 26 процентов»<sup>97</sup>.

Секретарь Красноярского крайкома КПСС в докладной записке Председателю Совета Министров СССР Г. М. Маленкову сообщал о том, что «на строительстве тоннеля ощущается острый недостаток рабочих и руководящих кадров. ... Важные командные должности длительное время остаются неукомплектованными или на них работают непригодные люди»<sup>98</sup>.

Усложнялась ситуация также и тем, что в план Абаканского стройуправления были включены объекты, строящиеся на территории Иркутской области (52 % от планового задания). Данное обстоятельство приводило к тому, что «командный состав управления вместо сосредоточения внимания на строительстве Южсиба, которое находится в тяжелом состоянии, вынужден большинство своего времени затрачивать на многочисленные командировки по различным объектам Иркутской области, находящиеся за многие сотни километров от управления»<sup>99</sup>.

В 1953 г. строительство тоннеля на ветке Аскиз – Абаза по-прежнему находилось в центре внимания, поскольку оттягивало сроки сдачи железной дороги в целом. «... техническая готовность Абазинской ветки на 20 декабря

---

<sup>96</sup> Докладная записка секретаря Красноярского крайкома КПСС в ЦК КПСС от 20 февраля 1953 г. «О мерах помощи строительству железнодорожной линии Сталинск-Абакан» // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 25. Д 1. Л 185.

<sup>97</sup> Там же. Л 185-186.

<sup>98</sup> Там же. Л 186.

<sup>99</sup> Там же. Л 188.

1953 г. составляет 62,6 %»<sup>100</sup>.

Бюро Хакасского областного комитета КПСС, оценивая возможности выполнения директив XIX съезда КПСС, указывало на то, что организация работ «на Западной части линии от Портала до Сталинска, ... строительство и сдача в эксплуатацию в целом линии Абакан – Сталинск, ... находится под угрозой срыва. Из 230 км протяжения западного участка строительством закончено только 90 км, а на участке протяженностью около 110 км работы по существу еще не начаты»<sup>101</sup>.

Для выполнения директив XIX съезда КПСС и ввода в эксплуатацию всей линии Абакан – Сталинск в 1955 г. было принято решение «направить в первом квартале 1954 года на участок Западный Портал – Балыкса, Абаканскому строительному управлению дополнительно два строительного-монтажных поезда и две мехколонны»<sup>102</sup>.

Осознавая, что строительство тоннеля может быть закончено только к концу 1955 г., Бюро Хакасского областного комитета КПСС приняло решение «о строительстве в первом квартале 1954 года временной железной дороги через перевал для нужд строительства»<sup>103</sup>.

Весной 1956 г. на строительство железной дороги прибыло свыше 600 молодых строителей. Это были посланцы городов Кузбасса, Марийской, Башкирской и Татарской республик, Московской, Ярославской, Брянской, Тамбовской, Ростовской и целого ряда других областей. Им было по 17-18 лет. Вместе с кадровыми рабочими девушки и юноши стали основной решающей силой на стройке<sup>104</sup>.

Таким образом, пробить дорогу сквозь отроги Абаканского хребта планировалось за четыре года. Но жизнь вносила коррективы, рабочие сталкивались с различными трудностями, поэтому строительство

---

<sup>100</sup> Протокол № 41 заседания бюро Хакасского областного комитета КПСС от 30 декабря 1953 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 25. Д 481. Л 318.

<sup>101</sup> Там же. Л 319-320.

<sup>102</sup> Там же. Л 320.

<sup>103</sup> Там же. Л 321.

<sup>104</sup> Беспокойная юность моя: История междуреченского комсомола / МБУК «МИБС», Сектор краеведения; сост. Т.Н. Соколова, И.А. Швецова. Междуреченск, 2018. С. 30.

железнодорожной ветки Сталинск (Новокузнецк) – Абакан растянулось на девять лет.

4 декабря 1957 г. строители Новокузнецка и Абакана встретились на мосту через реку Шора. Был забит последний «рабочий» костыль. Дорога протяженностью в 375 км была досрочно сдана во временную эксплуатацию<sup>105</sup>.

Вместе с тем, о скорой сдаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Сталинск (Новокузнецк) – Абакан было преждевременно. Бюро Хакасского областного комитета КПСС отмечало, что достигнутые темпы строительно-монтажных работ «не обеспечивают своевременную сдачу этой линии в постоянную эксплуатацию»<sup>106</sup>.

Строительство многих объектов отставало от сроков, установленных приказом МПС и Минстроя № 65/37ЦЗ от 26 февраля 1959 г. Наибольшим было отставание работ по сооружению важнейших объектов локомотивного хозяйства паровозных депо Аскиз и Абаза, экипировочных обустройств и особенно энергоснабжения и водоснабжения, без которых была невозможна сдача линии в эксплуатацию.

Из всех электростанций была закончена лишь одна – у Портала.

На Абазинской линии еще не были полностью ликвидированы обвальнопасные места, угрожающие безопасности движения поездов.

Ударным трудом рабочих строительно-монтажных поездов 159 и 183 (СМП-159 и СМП-183) большинство из вышеперечисленных объектов были достроены в 1959 г., что позволило завершить строительство железной дороги.

В постоянную эксплуатацию железнодорожная линия Сталинск – Абакан была сдана 12 ноября 1959 г.; с веткой Аскиз – Абаза – 1 декабря 1959 г.<sup>107</sup>.

Приказом Министерства путей сообщения СССР от 30 ноября 1959 г. № 1752 на участке Калтас – Тигей Красноярской железной дороги были образованы: основное паровозное депо Аскиз 2 разряда, вагонное депо Аскиз 2

---

<sup>105</sup> Беспокойная юность моя: История междуреченского комсомола / МБУК «МИБС», Сектор краеведения; сост. Т.Н. Соколова, И.А. Швецова. Междуреченск, 2018. С. 30.

<sup>106</sup> Протокол № 23 заседания бюро Хакасского областного комитета КПСС от 18 июня 1959 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 32. Д 329. Л 304.

<sup>107</sup> Дорога Сталинск-Абакан сдана в постоянную эксплуатацию // Кузбасс. 1959. 3 ноября.

разряда, дистанция пути Аскиз (внеклассная) и дистанция сигнализации и связи Аскиз 1 разряда<sup>108</sup>.

Этим же Приказом Министерства путей сообщения СССР станциям, разъездам и вокзалам железнодорожной линии Сталинск – Абакан была присвоена классность: станциям – Междуреченск 1 класс, Кийзак 2 класс, Абагур – Новый, Подосас, Мыски 3 класс, Тальжино, Чульжан, Теба, Лужба 4 класс; разъездам – Бельсу, Сливень 5 класс; вокзалам – Междуреченск 2 класс, Мыски 4 класс<sup>109</sup>.

19 мая 1960 г. Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «О присвоении звания Героя Социалистического Труда строителям железнодорожной линии «Сталинск – Абакан», по которому четыре лучших работника строительства были удостоены звания Героя с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот». Вторым Указом от 19 мая 1960 г. «О награждении отличившихся работников при строительстве и открытии сквозного движения железнодорожной линии «Сталинск – Абакан» орденом Ленина были награждены 14 человек, орденом Трудового Красного Знамени – 31 человек, орденом «Знак Почета» – 104 человека, медалью «За трудовую доблесть» – 136 человек и медалью «За трудовое отличие» – 116 человек<sup>110</sup>.

В 1961 г. Сталинск был переименован в Новокузнецк, а железнодорожная ветка стала соответственно носить название Новокузнецк – Абакан. Она связала построенный в 1929-1932 гг. Кузнецкий комбинат с месторождениями высокосортных железных руд Хакасии (раньше комбинат работал на уральских рудах)<sup>111</sup>. В последующее десятилетие дорога обеспечивала перевозки в районах освоения целинных и залежных земель.

В настоящее время Южно-Сибирская железная дорога, включая участок железнодорожную ветку Новокузнецк – Абакан, соединяет Кузбасс через

---

<sup>108</sup> Приказ Министерства путей сообщения СССР от 30 ноября 1959 г. № 1752 // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3176.

<sup>109</sup> Там же.

<sup>110</sup> Календарь памятных дат // Кузнецкий рабочий. 1960. 21 мая.

<sup>111</sup> История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / под ред. А.В. Гайдакина, В.А. Четвергова. М., 2012. С. 180.

Новокузнецк, Абакан и Тайшет с Хакасией и Иркутским промышленным центром, обеспечивает перевозку пассажиров и грузов.

## 2.2. Строительство трассы Абакан – Тайшет

Сдача в постоянную эксплуатацию железнодорожной ветки Новокузнецк – Абакан и открытие регулярного движения по этому направлению позволило существенно разгрузить Транссибирскую магистраль, поскольку часть пассажиропотока и грузопотока теперь направлялись по параллельно построенной по землям Южной Сибири и Северного Казахстана Южно-Сибирской железной дороге. К началу 1960-х гг. поезда по Южсибу ходили уже в Абакан, связав его с Целиноградом через Казахстан, Горную Шорию, Артышту, Барнаул, Кулунду и Павлодар.

Завершающим звеном Южно-Сибирской железной дороги должна была стать трасса Абакан – Тайшет, соединяющая Южсиб с Транссибирской магистралью в центре одного из наиболее быстро развивающихся районов Сибири – Ангаро-Енисейского энергопромышленного комплекса.

Строительство «трассы мужества»<sup>112</sup>, как называли в прессе, по радио и на телевидении 1960-х гг. развернувшееся в предгорьях и отрогах Восточного Саяна строительство железной дороги Абакан – Тайшет, имеет длительную предысторию.

Необходимость поисков прямого выхода из Восточной Сибири на Кузбасс ощущалась давно. Эта идея выдвигалась еще сто лет назад<sup>113</sup>. Предложения построить дорогу поступали от русских и английских промышленников, но после изучения местности и сбора подробных данных о ее рельефе энтузиазм их постепенно угасал.

В архивном отчете начала прошлого века об эксплуатации Кузнецких копей зарубежные специалисты писали: «Глухая тайга с массой поваленных

---

<sup>112</sup> Ильин С.Б. Трасса мужества. Железная дорога Абакан – Тайшет // Вопросы истории. 1975. № 6. С. 106.

<sup>113</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 17.

ветром стволов, с травами выше человеческого роста без топора летом и осенью непроходима. Нет ни дорог, ни даже троп. Колебания отметок так резки и причудливы, что прокладка дороги согласно техническим условиям невозможна»<sup>114</sup>. И далее: «Стеной стояла глухая тайга. Вплотную к воде подступали скалы, а между ними – завалы из поваленных деревьев, сплетения ветвей и трав. Обходя скалы и пробиваясь через бурелом, они шли вперед. Тайга не хотела пропускать их, создавая одно препятствие за другим. Через несколько дней исчез мох – корм для оленей. Пришлось проводнику с оленями повернуть назад»<sup>115</sup>.

То, что считалось невозможным прежде, осуществили создатели Южсиба. В 1942-1943 гг. экспедиции двух проектных институтов «Сибгипротранса» и «Томгипротранса» начали изыскательские работы. Начальником экспедиции по изысканию трассы заключительного, восточного отрезка Южно-Сибирской железной дороги был назначен А. М. Кошурников. На основе изучения материалов прежних работ геологов и топографических карт, им были намечены два наиболее перспективных направления прокладки трассы: от Абакана на северо-восток с выходом к Транссибирской магистрали в районе Тайшета или Нижнеудинска.

5 октября 1942 г. изыскатели вышли из селения Верх-Гутары по направлению к верховьям р. Казыр. Впереди был крайне тяжелый путь по горно-таежной местности высшей категории сложности, который предстояло пройти частично пешком, а порожистые реки преодолеть на плотах. 180 км были пройдены, преодолев все опасные места. У заторов плоты приходилось бросать и затем строить новые. Но когда до ближайшего жилья оставалось 52 км, погода резко изменилась. Снег выпал необычно рано для этих мест. Отряд обессиленный и перегруженный из последних сил пробирался сквозь леса и горы. Попытка плыть на плоту по уже замерзающей реке закончилась трагически.

---

<sup>114</sup> Лещева Г. Пропавшая экспедиция // Гудок. 2003. 14 января.

<sup>115</sup> Там же.

Все попытки поиска в тайге экспедиции А. М. Кошурникова после того, как в назначенный срок она не вернулась, оказались безрезультатными. Только весной 1943 г. на берегу Казыра рыбак нашел останки А. М. Кошурникова и его бумаги, которые содержали ценные для проектировщиков данные о долине реки и возможном направлении строительства железной дороги.

После гибели экспедиции поиски трассы продолжались. После окончания Великой Отечественной войны они развернулись особенно широко. На основе карт и планов было изучено 8,5 тыс. км различных вариантов трассы, из них 2 тыс. км обследовались непосредственно на местности. Изысканиями руководили начальник экспедиции, главный инженер проекта дороги Е. П. Алексеев, заменивший на этом посту А. М. Кошурникова, начальники партий В. С. Попов, В. П. Поллер, И. А. Липкин, Н. Е. Мазуренко, И. Ф. Задорожный, Л. В. Новицкий<sup>116</sup>.

В конечном счете было выбрано именно существующее в настоящее время направление трассы Абакан-Тайшет, а не первоначальный вариант. «Но почему ученик Кошурникова – главный инженер проекта будущей дороги Евгений Алексеев забраковал предложенный им вариант трассы? Ведь оставалось, в сущности, немного – завершить обследование русла Казыра и примыкания дороги к станции Нижнеудинск. Этот путь позволил бы сократить пробег поездов на восемьдесят километров по сравнению с тайшетским вариантом. Экономия и для строительства, и тем более для эксплуатации дороги серьезная. Что же заставило от него отказаться?»<sup>117</sup>.

«Однажды Евгений Алексеев все-таки обмолвился: «Выбирая трассу на Тайшет, мы учитывали переход партизанской армии Кравченко и Щетинкина. Свыше десяти тысяч человек прошли по этим местам, они, сибиряки-старожилы, знали, где легче осуществить переход, по каким двигаться перевалам и долинам рек...»<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 23.

<sup>117</sup> Юрлов Н. Роковой маршрут // Гудок. 2012. 25 июля.

<sup>118</sup> Там же.

В 1948-1949 гг. и в 1952-1953 гг. институт «Ленгипротранс» произвел аэрофотосъемку территории по всей зоне возможного варьирования трассы от Абакана до Тайшета, а «Сибгипротранс» провел наземные привязочные работы по данным съемки<sup>119</sup>. В 1954 г. было разработано проектное задание дороги с расчетом на паровозную тягу. Но железнодорожная техника совершенствовалась, и через три года задание переработали с расчетом на тепловозы. В 1958 г. технический проект строительства дороги был закончен<sup>120</sup>. Но и ему еще не суждено было стать окончательным вариантом: уже в ходе сооружения трассы благодаря успехам в развитии сибирской энергетики стало возможным электрифицировать новую дорогу и полностью автоматизировать управление движением по ней.

В материалах XXI съезда КПСС «Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы» говорилось: «Будет закончено строительство крупнейших Южно-Сибирской и Средне-Сибирской магистралей»<sup>121</sup>.

Построить дорогу Абакан – Тайшет как раз и означало завершить Южно-Сибирскую магистраль. Строителям предстояло проложить 647 км железнодорожного пути (а с разъездами, подъездными ветками и т.д. – 711 км)<sup>122</sup> по горам, заросшим вековым лесом, в районе, где зимой сильные морозы, а летом порой идут бесконечные дожди. Им предстояло поднять дорогу на высоту почти в километр над уровнем моря, пробить в горах 9 тоннелей (около 10 км под землей – сквозь толщу скал), построить 5 виадуков через горные ущелья, 10 крупных и множество малых мостов<sup>123</sup>. Трасса Абакан – Тайшет имеет более чем по одному сложному инженерному сооружению на каждый километр. Нужно было переместить свыше 40 млн. м<sup>3</sup> грунта, в том числе 15

---

<sup>119</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 23.

<sup>120</sup> Там же.

<sup>121</sup> Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986). Т. 9: 1956-1960. М., 1986. С. 364.

<sup>122</sup> Гудок. 1965. 30 января.

<sup>123</sup> Вечерняя Москва. 1965. 17 декабря.

млн. м<sup>3</sup> скального грунта<sup>124</sup>.

Чтобы выполнить эту сложную задачу в кратчайшие сроки, на строительство дороги нацелили мощные строительные организации – «Абаканстройпуть», только что закончивший сооружение очередного звена Южсиба, и «Ангарстрой», на счету которого уже была проложенная в трудных условиях линия Тайшет – Лена.

Решено было строить дорогу сразу с двух концов и с середины. Для сооружения земляного полотна трассы и вспомогательной автодороги длиной 600 км на помощь железнодорожным строителям пришли 20 механизированных колонн строительного треста «Сибстроймеханизация», имевшие 150 экскаваторов, 140 бульдозеров, около 1 200 самосвалов, 100 автогрейдеров и скреперов, 100 тракторов и др.<sup>125</sup>. За плечами многих из тех, кто создавал линию Абакан-Тайшет, лежали уже тысячи километров, проложенных в разных концах страны железных дорог.

XIII съезд ВЛКСМ объявил дорогу Абакан – Тайшет Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. По призыву партии и комсомола, по комсомольским путевкам на трассу приехало свыше 35 тыс. юношей и девушек<sup>126</sup>.

Строительные работы на трассе Абакан – Тайшет начались в 1958 г. Строительно-монтажный поезд № 237 начал в вековом сосновом бору строительство станции Минусинск. На станцию Курагино из Челябинска прибыл головной ремонтный отряд № 38 и приступил к строительству жилых домов, к созданию производственной базы. К началу ноября 1958 г. было выполнено почти 2,7 млн. м<sup>3</sup> земляных работ, уложено около 5 тыс. м<sup>3</sup> бетона и железобетона, сооружены временные поселки на разъезде Согра, на станциях Минусинск и Курагино<sup>127</sup>.

В первый же год работы на трассе на станцию Абакан прибыл мостоотряд

<sup>124</sup> Красноярский рабочий. 1965. 2 февраля.

<sup>125</sup> Железнодорожный транспорт. 1965. № 4. С. 83-84.

<sup>126</sup> Гудок. 1965. 11 декабря.

<sup>127</sup> Ильин С.Б. Трасса мужества. Железная дорога Абакан – Тайшет // Вопросы истории. 1975. № 6. С. 109.

№ 5, который должен был соорудить совмещенные (железнодорожный и автомобильный) мосты через реки Абакан и Енисей. По проекту, разработанному инженерами мостоотряда, здесь впервые в практике сооружения больших мостов была применена блочная конструкция опор<sup>128</sup>. Передовые методы строительства и ударный труд мостовиков позволили уже на следующий год открыть движение по мосту через Абакан, а в 1960 г. – и через Енисей. Это значительно ускорило строительство дороги.

Этому же коллективу было поручено сооружение самого большого на трассе моста через р. Тубу на сборных опорах. Строители решили одновременно возводить опоры и собирать пролеты моста. На левом берегу реки, на насыпи дороги они собрали 6 металлических пролетов и, когда опоры были возведены на проектную высоту, в короткий срок один за другим надвинули на них пролеты моста. В результате уже в 1960 г. мост через Тубу был сдан во временную эксплуатацию<sup>129</sup>.

Перегон Джебь – Щетинкино являлся одним из самых сложных участков строящейся трассы. Расстояние между станциями Джебь и Щетинкино по прямой составляло 5,6 км, однако перепад высот между ними был 220 м. Проектировщики, а затем строители смогли «снизить максимальный уклон до 15 %, придумав поистине изящное решение: для набора высоты использовали две соседние вершины, закрутив два полукольца (Джебская петля) и соединив трассу между горами Козинским виадуком. Для набора высоты длина перегона была увеличена до 14 км и заложено три тоннеля»<sup>130</sup>.

Козинский виадук возводился над пропастью. Его изящные, кажущиеся невесомыми пролеты словно парят в небе над ущельем, поддерживаемые девятью железобетонными опорами. Средние опоры достигают почти шестидесяти метров высоты. Этот крупнейший виадук в мире<sup>131</sup> был сдан в

---

<sup>128</sup> Красноярский рабочий. 1959. 21 января.

<sup>129</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 91.

<sup>130</sup> Строкова Л.А., Епифанова Е.А., Коржнева Т.Г. Численный анализ поведения основания опоры моста на старой железнодорожной линии // Известия Томского политехнического университета. Инжиниринг георесурсов. 2017. Т. 328. № 5. С. 125.

<sup>131</sup> Известия. 1963. 27 августа.

эксплуатацию летом 1963 г., на полмесяца раньше срока, несмотря на то, что сооружали его в сложнейших условиях. Мостостроители использовали здесь самую передовую технику. Уникальные бетонные опоры возводили с помощью подвижной металлической опалубки, сконструированной специалистами треста «Мостострой-2». Для установки на опоры собранных на площадке у края пропасти блоков пролетных строений применили специальный железнодорожный кран. Монтаж всех 10 пролетов виадука был осуществлен за 12 суток<sup>132</sup>.

1959 год стал годом широкого разворота работ по всей трассе Абакан – Тайшет. Прибывали подкрепления на западный участок: строительномонтажные поезда № 241 и № 159, механизированная колонна № 77. Коллектив СМП-237 приступил к укладке пути.

10 марта 1959 г. было первым трудовым днем на центральном участке трассы. Строители стремились досрочно сдать в эксплуатацию пятидесятикилометровую ветку-перемычку Клюквенная – Саянская, которая, соединив центральный участок трассы с Транссибирской магистралью, дала бы возможность быстро и дешево доставлять все необходимое для стройки и намного ускорить работы.

Развернулись работы и на восточном участке трассы. Сюда начали прибывать подразделения строительного управления «Ангарстрой». Первым здесь приступил к работе СМП-288, передислоцировавшийся с дороги Тайшет – Лена на станцию Бирюса. Строители очистили просеку на перегоне Бирюса – Тайшет, отсыпали земляное полотно, уложили первые километры пути от Тайшета на запад.

В 1960 г. была завершена укладка 46 км главных и станционных путей между Абаканом и Шушенским, закончены все работы на мостах через Абакан, Енисей, Минусинскую протоку Енисея и первый поезд прибыл в Шушенское. К концу года движение открылось и до станции Курагино.

---

<sup>132</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 93.

В 1962 г. начиналась новая большая и сложная работа – электрификация трассы Абакан – Тайшет. Эта дорога впервые в истории транспортного строительства в СССР должна была вступить в строй сразу на электрической тяге (на переменном токе)<sup>133</sup>. Условия для этого были созданы благодаря успехам сибирских энергетиков. В конце 1961 г. дала ток крупнейшая в ту пору в мире Братская ГЭС<sup>134</sup>. 10 августа 1961 г. уложен был первый бетон в плотину Красноярской ГЭС<sup>135</sup>. Постепенно развертывались работы на строительстве Усть-Илимской ГЭС на Ангаре и Саяно-Шушенской ГЭС на Енисее. Вступали в строй мощные тепловые станции на сибирских углях. Сибирь становилась электрическим краем. В 1962 г. на ветке Клюквенная – Саянская начали ставить первые опоры контактной сети.

Напряженным, полным труда был для строителей 1963 год. Уже почти на всем протяжении трассы начинали вырисовываться общие контуры дороги. На некоторых участках ходили временные поезда. От станции к станции можно было добираться, пользуясь дрезинами. Но на отдельных участках предстояла еще борьба с тайгой. Строители уложили 50 км пути, установили свыше 1 700 опор контактной сети, открыли пассажирское движение до станции Кошурниково и начали сооружать ветку от трассы Абакан – Тайшет к строительной площадке Саяно-Шушенской ГЭС<sup>136</sup>.

Чрезвычайно трудным было сооружение тоннелей на горных участках трассы. Их пробивали в местах, где прочнейшие, неподатливые скалы перемежались с разрушенными, трещиноватыми породами, постоянно грозившими обвалом. Почти всюду проходчикам приходилось вести постоянную борьбу с водой, заливавшей забои. В этих условиях тоннелестроители вынули полмиллиона м<sup>3</sup> грунта, в основном скального, уложили 160 тыс. м<sup>3</sup> бетона и железобетона<sup>137</sup>.

Строительство тоннелей было поручено организации

<sup>133</sup> Железнодорожный транспорт. 1965. № 4. С. 82.

<sup>134</sup> Ильин С.Б. Подвиг у Падунского порога. М., 1973. С. 75.

<sup>135</sup> Кацер Ж.У. Покорение Енисея: на строительстве Красноярской ГЭС. М., 1973. С. 24.

<sup>136</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 36.

<sup>137</sup> Там же. С. 77.

«Главтоннельметрострой». Тоннель-отряд № 1 соорудил 7 тоннелей общей протяженностью 5 с лишним км – Козинский, Каспинский, Кордонский, Кизирский, три Джебских. Тоннель-отряд № 2 – два тоннеля – Манский и Крольский.

В тоннельные отряды, направленные на трассу Абакан – Тайшет, были отобраны лучшие проходчики-метростроевцы. На помощь им приехали комсомольцы-проходчики Крыма, Волго-Дона, Подмосковья<sup>138</sup>. С весны 1962 г. в Министерство транспортного строительства СССР начали поступать рапорты о завершении одного за другим саянских тоннелей. Первым был готов Кизирский, а 29 января 1965 г. все тоннели на трассе были готовы к пуску сквозного поезда от Абакана до Тайшета.

Работа по электрификации дороги развернулась уже почти на всей трассе. Менее чем за два года электромонтажные поезда № 705 и № 706 треста «Трансэнергомонтаж» смонтировали 14 тыс. консолей, 30 тыс. кронштейнов, 1000 км контактной подвески, 13 постов секционирования контактной сети, дистанционное и телеуправление устройствами энергоснабжения, тяговые подстанции, линии энергоснабжения станций и поселков<sup>139</sup>.

Большая и сложная работа на трассе Абакан – Тайшет выпала на долю связистов. Ведь работа электрифицированной дороги с полной диспетчеризацией движения, с автоматическим дистанционным и телеуправлением требовала самой совершенной, современной связи вдоль всей трассы. Подразделения треста «Трансвязьстрой» пять с небольшим лет, с 1958 г. по 1963 г., в тяжелейших условиях, по бездорожью, через тайгу и горы тянули линию связи длиной более 400 километров<sup>140</sup>.

1965 г. стал пусковым годом трассы Абакан – Тайшет. В начале года в Абакане состоялся Слет молодых строителей Сибири, на котором коллектив управления «Абаканстройпуть» обратился ко всем товарищам по стройке с

---

<sup>138</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. – Абакан, 1966. С. 77.

<sup>139</sup> Там же. С. 100.

<sup>140</sup> Там же. С. 109.

призывом завершить строительство дороги к 48-й годовщине Великого Октября<sup>141</sup>.

В конце января после торжественного митинга от перрона станции Абакан отошел первый поезд, которому предстояло пройти сквозным маршрутом через Восточные Саяны до Тайшета и выйти с Южно-Сибирской магистрали на Транссибирскую.

Теперь предстояло завершить электрификацию дороги, автоматизацию управления движением, закончить последние участки объездов, станционных и вспомогательных путей, подсыпать балласт. Большого труда требовали еще отделочные работы по всей трассе. Именно в этот период на стройке нужны были дополнительные рабочие руки, потому что оставалось много таких работ, на которых трудно использовать мощную технику. Летом 1965 г. по призыву ЦК ВЛКСМ и по инициативе комсомольских организаций ударные отряды Московского и Харьковского авиационных институтов, Московского института нефтехимической промышленности, МВТУ имени Баумана, иркутских университета, мединститута и политехнического института приехали на трассу Абакан – Тайшет. Приехали на стройку и 400 учащихся техникумов из разных городов страны<sup>142</sup>.

30 сентября 1965 г. от Абаканского вокзала в 104-километровый путь до станции Курагино отправился первый электропоезд. 25 октября электропоезд прошел впервые до станции Кошурниково. В ноябре Государственная приемная комиссия во главе с ее председателем, начальником Восточно-Сибирской железной дороги А. Т. Головатым, начала приемку трассы в постоянную эксплуатацию<sup>143</sup>.

17 декабря 1965 г. в Москву был доставлен акт о приеме дороги в эксплуатацию с хорошей оценкой<sup>144</sup>. А 20 декабря на трассе началось сквозное движение поездов с народнохозяйственными грузами. Первый такой поезд

---

<sup>141</sup> Гудок. 1965. 30 января.

<sup>142</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 122.

<sup>143</sup> Там же. С. 56, 81, 85.

<sup>144</sup> Вечерняя Москва. 1965. 17 декабря.

вышел из Тайшета. Он вез железную руду в Кузбасс. Через несколько минут вслед за ним ушел пассажирский поезд «Байкал», в котором ехали лучшие строители восточного участка<sup>145</sup>. Навстречу ему, от Абакана, шел поезд «Енисей» со строителями западного плеча дороги. Поезда встретились на станции Саянская.

21 декабря состоялся торжественный митинг, посвященный открытию регулярного движения по трассе Абакан – Тайшет. Был принят рапорт Центральному Комитету КПСС и Совету Министров СССР: «Славный итог многолетнего труда – завершение работ и сдачу линии Абакан – Тайшет в постоянную эксплуатацию – строители посвящают XXIII съезду КПСС»<sup>146</sup>.

Строительство «трассы мужества» позволило сократить маршруты, которыми следуют грузы Сибири в Кузбасс, Казахстан, Среднюю Азию, на Южный Урал и в Европейскую часть страны. Трасса вовлекла в хозяйственный оборот районы Южной Сибири, богатые железной рудой, углем, лесом. В безлюдную прежде тайгу дорога принесла новую жизнь. Вдоль трассы возникло более 40 станций, разъездов, поселков.

### **2.3. Социальный портрет железнодорожника в начале 60-х гг. XX в.**

К началу 1960-х гг. в Хакасии была существенно расширена сеть железных дорог. В 1959 г. завершилось строительство линии Южно-Сибирской магистрали Сталинск (Новокузнецк) – Абакан, сдана в эксплуатацию ветка Аскиз – Абаза, а в месте стыка с Ачинско-Минусинской железной дорогой была введена в эксплуатацию узловая станция Тигей. Полным ходом шло строительство трассы Абакан – Тайшет.

Разветвленная сеть железных дорог, открытие новых маршрутов, увеличение пассажиропотока и грузопотока – все это требовало расширения штата работников железной дороги. Техническое перевооружение

---

<sup>145</sup> Гудок. 1965. 21 декабря.

<sup>146</sup> Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан – Тайшет: документальный фотоальбом. Абакан, 1966. С. 129.

железнодорожной отрасли СССР, производимое в послевоенные десятилетия, выдвигало новые требования к квалификации железнодорожника.

Детальный анализ информации Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан, позволил составить социальный портрет железнодорожника начала 60-х гг. XX в. и проследить его эволюцию за четверть века.

Таблица 4 – Половозрастная структура работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>147</sup>

Возрастные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
до 30 лет	18,0	0	28,6
30-40 лет	54,5	48,9	51,1
40-50 лет	18,4	22,3	20,3
старше 50 лет	9,1	28,8	0
Всего	100	36,4	63,6

Данные, представленные в таблице 4, свидетельствуют о том, что в послевоенный период основную долю работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги составляли женщины (63,6 %), доля мужчин сократилась вдвое (36,4 %). Такое изменение половой структуры работников характерно для всех отраслей советской экономики послевоенного периода. Большинство мужчин трудоспособного возраста погибли на фронтах Великой Отечественной войны и их место заняли женщины, в т.ч. и на должностях с тяжелым физическим трудом.

Так, например, Блинова Мария Васильевна работала путевой рабочей на ст. Шира<sup>148</sup>, а Бузовкина Наталья Григорьевна была стрелочницей на ст.

<sup>147</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

<sup>148</sup> Личное дело Блиновой М.В. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3184.

Ачинск II<sup>149</sup>.

И таких примеров, когда женщины работали кочегарами, помощниками машиниста, сцепщиками вагонов, мастерами, в послевоенной истории железной дороги множество.

Анализ данных возрастной структуры работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги, представленных в таблице 4, позволяет сделать вывод о том, что в послевоенный период основную долю работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги составляли лица в возрасте от 30 до 40 лет как в целом (54,5 %), так и среди мужчин (48,9 %) и женщин (51,5 %) в отдельности.

В годы двух первых послевоенных пятилеток были проведены вначале восстановление, а затем техническое перевооружение железнодорожного транспорта. Осуществлялись «большие работы по реконструкции и усилению железнодорожных путей, особенно на важнейших грузонапряженных направлениях, были внедрены новые конструкции и создан ряд машин и механизмов для выполнения путевых работ и контроля за состоянием дорог»<sup>150</sup>. Все это повысило требования к уровню образования и квалификации работников железных дорог при их трудоустройстве и как следствие привело к увеличению среднего возраста железнодорожников.

Наиболее распространенный документ, который приходилось заполнять гражданину СССР, был личный листок по учету кадров, оформлявшийся каждый раз при приеме на работу. Такие листки содержатся также в личных делах железнодорожников. В 1960-1970-е годы формуляр личного листка по учету кадров стал проще: например, об участии в оппозициях уже не спрашивали. Однако исключительную остроту приобрел вопрос о национальности, шедший в большинстве советских документов под № 5, так называемый «пятый пункт».

Изучение национального состава работников Абаканского отделения

---

<sup>149</sup> Личное дело Бузовкиной Н.Г. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3175.

<sup>150</sup> История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945-1991 гг. М., 2004. С. 241.

Красноярской железной дороги позволило сделать вывод о преобладании русских в начале 60-х гг. XX в. (81,8 %). Среди железнодорожников были также представители таких национальностей, как хакасы, украинцы, белорусы, мордва и др.

Уровень образования является одной из важнейших характеристик при составлении социального портрета работника любой сферы и отрасли.

Таблица 5 – Уровень образования работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>151</sup>

Образовательные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
малограмотные	9,1	0	8,8
3-4 класса	27,1	42,6	19,8
5-7 классов	54,5	50,2	57,1
специальное техническое образование	9,3	7,2	14,3
Всего	100	36,4	63,6

Данные, представленные в таблице 5, свидетельствуют о росте образовательного уровня железнодорожников в течение четверти века. Так, к началу 1960-х гг. большинство работников имели уровень образования 5-7 классов (54,5 %). Аналогичная тенденция прослеживается при анализе образовательного уровня работников в разрезе половой принадлежности.

Выявленные тенденции, с одной стороны, объясняются важнейшими вехами развития советского образования в целом (в 1950-1956 гг. в СССР повсеместно было введено 7-летнее всеобщее обучение)<sup>152</sup>, а с другой стороны, усилением требований к уровню образования железнодорожников.

Непосредственно после окончания войны увеличился прием в транспортные вузы и техникумы, что также отразилось на образовательном уровне железнодорожников.

<sup>151</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

<sup>152</sup> Всеобщее обучение // Российская педагогическая энциклопедия. Т. 1: А-М. М., 1993. 607 с. // URL: [www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82](http://www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82) (дата обращения: 17.11.2019).

Например, если в довоенный период среди работниц Абаканского отделения Красноярской железной дороги ни одна не имела специального технического образования, то в начале 1960-х гг. доля таких работниц составила 14,3 %. В течение 25 лет существенно вырос образовательный уровень железнодорожников-мужчин, доля малограмотных среди них сократилась до 0 %.

Изучение семейного положения работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги позволило сделать вывод о том, что в начале 60-х гг. XX в. большинство работников имели официально оформленные семейные отношения (72,7 %).

Выявленная тенденция, с одной стороны, объясняется общим увеличением среднего возраста железнодорожников за анализируемый период, а, с другой стороны, тем, что Указом Президиума Верховного Совета ССР от 8 июля 1944 г. в стране была введена обязательная регистрация брака.

В советский период большое значение имело социальное происхождение, которое в обязательном порядке записывалось в Личном деле работника. В 1950-1960-ые гг. оно указывалось в графе «Точно указать социальное происхождение» Анкеты по учету работников железнодорожного транспорта.

Таблица 6 – Социальное происхождение работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги<sup>153</sup>

Социальные группы	Всего (в % к общей численности работников)	Мужчин (в % к общей численности лиц данного пола)	Женщин (в % к общей численности лиц данного пола)
«из крестьян»	72,7	75,2	71,4
«из рабочих»	27,3	24,8	28,6
иное происхождение	0	0	0
Всего	100	36,4	63,6

Данные, представленные в таблице 6, позволяют сделать вывод о преимущественно крестьянском происхождении работников Абаканского

<sup>153</sup> Таблица составлена автором самостоятельно на основе данных Личных дел железнодорожников, хранящихся в фондах Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан.

отделения Красноярской железной дороги. Так, в начале 1960-х гг. их доля составляла 72,7 % и являлась преобладающей. Аналогичная тенденция прослеживается при анализе социального происхождения работников в разрезе половой принадлежности.

Выявленная тенденция отражает особенности формирования населения Хакасско-Минусинского края в изучаемый период. В послевоенный период «большими темпами шел процесс урбанизации, связанный с развитием новых отраслей промышленности (железнодорожной, медно-молибденовой, гидролизной, легкой). Развитие промышленности способствовало быстрому росту городского населения, которое к 1959 г. стало преобладающим, достигнув 54 % от всего населения Хакасской автономной области»<sup>154</sup>.

В советский период личные дела сотрудников любого предприятия и любой отрасли в обязательном порядке содержали информацию о том, являлся ли работник членом ВЛКСМ, кандидатом или членом партии. Анализ документации железнодорожников региона показал, что комсомольцами в начале 60-х гг. XX в. были 11,3 % железнодорожников. Членство в партии также было немногочисленным. В послевоенный период доля партийных работников составляла 12,3 %. Таким образом, подавляющее число работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги являлись беспартийными.

Расширить социальный портрет работника железной дороги позволяет изучение отдельных биографических фактов конкретных работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги. После окончания Великой Отечественной войны в Анкетах по учету работников железнодорожного транспорта были введены специальные графы «Участие в боях во время Отечественной войны» и «Участие в партизанском движении и подпольной работе».

Анализ Личных дел работников Абаканского отделения Красноярской железной дороги послевоенного периода выявил многочисленные факты

---

<sup>154</sup> Кышпанакон В.А. Население и трудовые ресурсы Хакасии. Абакан, 1989. С. 29.

биографий железнодорожников, доказывающие, что наши земляки внесли значительный вклад в общую Победу 1945 года.

Например, Беляев Михаил Власович, стрелочник станции Ужур, с 1942 г. по август 1943 г. в звании рядового воевал пулеметчиком на советско-германском фронте и был награжден медалью «За победу над Германией»<sup>155</sup>. Благина Ксения Михайловна, младший стрелочник станции Ачинск II, с 1941 по 1944 г. была машинисткой Ленинградского фронта<sup>156</sup>.

В послевоенные десятилетия менялся не только социальный портрет работника железной дороги, а также и культурно-бытовые условия проживания. Строительство дороги сопровождалось сооружением жилых помещений, объектов культурного назначения.

Так, в 1959-1960 гг. в период активного железнодорожного строительства в Хакасии в целях создания необходимых культурно-бытовых условий рабочим были построены «школа-интернат и комбинат бытового обслуживания на станции Аскиз, начальные школы на станциях Хоных, Сартак, Казановская, Абаза, средняя школа на ст. Бирикчуль, магазины на станциях Хоных, Хабзас, Абаза, Хараджуль, Сартак, Казановская и хлебопекарни на станциях Хабзас и Хараджуль»<sup>157</sup>.

Таким образом, за четверть века социальный портрет работника железной дороги изменился существенно. В 1961 г. на момент упразднения Абаканского отделения Красноярской железной дороги его типичным работником была женщина 30-40 лет, русской национальности, которая закончила 5-7 классов, была замужем, она имела крестьянское происхождение, в профессиональном союзе или в партии не состояла.

В качестве факторов, оказавших наибольшее влияние на эволюцию социального портрета железнодорожника, следует назвать как важнейшие события истории страны XX века (Великая Отечественная война и

---

<sup>155</sup> Личное дело Беляева М.В. // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ 3178.

<sup>156</sup> Личное дело Благинов К.М. // Там же. ОФ 3180.

<sup>157</sup> Протокол № 23 заседания бюро Хакасского областного комитета КПСС от 18 июня 1959 г. // Государственный архив Красноярского края. П 26. О 32. Д 329. Л 307.

послевоенное восстановление экономики), так и особенности развития региона в начале 60-х гг. XX в. (процесс урбанизации, развитие новых отраслей промышленности Хакасской автономной области). Значительные изменения произошли под влиянием развития железнодорожной отрасли СССР в целом: расширение сети железных дорог и их техническое перевооружение во второй половине столетия.

### **III. Железные дороги Хакасии во второй половине 60-х – 80-е гг. XX в.**

#### **3.1. Эксплуатация действующих железных дорог: проблемы и перспективы развития**

9 мая 1961 г. на основании Постановления Совета Министров СССР № 406 от 6 мая 1961 г. была упразднена Красноярская железная дорога и дороги Хакасии вошли в состав Восточно-Сибирской железной дороги. 17 января 1979 г. Красноярская железная дорога была повторно выделена из Восточно-Сибирской железной дороги на основании Постановления Совета Министров СССР № 1091 от 28 декабря 1978 г.

Именно в этот период становится очевидной значимая роль сети железных дорог в Хакасии как для развития экономики региона в целом, так и для успешной производственно-хозяйственной деятельности конкретного предприятия. Архивные документы свидетельствуют о постепенном строительстве и вводе в эксплуатацию новых железнодорожных объектов. Так, например, Приказ по Тресту Абаканпромжилстрой от 7 июля 1969 г. содержит информацию о том, что «для улучшения работы железнодорожного хозяйства треста было завершено строительство депо в г. Черногорск, строительство железнодорожных путей по собственной базе в г. Абакан»<sup>158</sup>.

Железнодорожное строительство также способствовало развитию самого города Абакана. Как утверждает В. М. Торосов «транспортные строители прибыли в тяжелый для города период»<sup>159</sup>. После наводнения 1969 г. «решался вопрос, быть или не быть ему. И поскольку развитие города было запрещено, строители, создав себе элементарные условия для труда и отдыха, соорудив небольшое число временных строений, все внимание переключили на трассу»<sup>160</sup>.

Коллективами управления строительства «Абаканстройпуть» были

---

<sup>158</sup> Приказ по Тресту Абаканпромжилстрой от 7 июля 1969 г. «Об улучшении работы железнодорожного хозяйства» // ГКУ РХ «Национальный архив». Р 882. О 1. Д 1. Л 53-54.

<sup>159</sup> Торосов В. М. Абакан. Красноярск, 1990. С. 196.

<sup>160</sup> Там же.

построены «многие объекты непосредственно в самом городе. И прежде всего это здания горкома партии и горисполкома, железнодорожного и речного вокзалов, кинотеатра «Космос», телецентра, комплекс железнодорожной больницы, жилой поселок МПС, производственный корпус и жилые дома по улицам Т. Шевченко, Чертыгашева, 40 лет Октября, ряд школ и детских комбинатов, многие объекты станции Абакан»<sup>161</sup>.

В период строительства трассы Абакан – Тайшет в Абакане «была создана база и некоторых других крупных строительных организаций. Таких, например, как тресты «Абаканпромжилстрой» и «Абаканцелинстрой», управление строительства «Хакасводстрой», «Ремстройтрест», подразделения «Сибэлеваторстрой» и ряда других, которые в последующем взяли на себя основные объемы капитального строительства. Их силами в 1960-е гг. в Абакане был построен комбинат хлебопродуктов (1963), введены в строй трикотажная (1967) и обувная (1969) фабрики, пущены первые мощности Абаканского грузового речного порта (1967), на базе которого вскоре создали Верх-Енисейское районное управление пароходства. А также создана база четырех новых автотранспортных предприятий, введены первые асфальтные заводы»<sup>162</sup>.

Абакан становился одним из перспективных промышленных центров Сибири, где было экономически выгодно размещать крупные современные производства. Железные дороги формировали инфраструктуру региона, а предприятия активно использовали преимущества железнодорожного транспорта в своей хозяйственной деятельности.

В 1960-1970 гг. в практике производственно-хозяйственной деятельности предприятий региона получило широкое распространение использование вагонов как находящихся на балансе хозяйствующих субъектов, так и используемых по договорам аренды. Например, в тексте служебной записки от 21 октября 1968 г. содержится информация о том, что «На балансе

---

<sup>161</sup> Торосов В.М. Абакан. Красноярск, 1990. С. 197.

<sup>162</sup> Там же.

Стройуправления № 31 числится 5 железнодорожных пассажирских вагонов»<sup>163</sup>. А в тексте служебной записки от 18 июля 1969 г. говорится о том, что «Хакасский комбинат строительных материалов также просит выслать проект договора на аренду двух железнодорожных полувагонов, крайне необходимых для постоянных перевозок каменного угля от Черногорской шахты № 9 до ХКСМ»<sup>164</sup>.

В тот же период времени нередкими были случаи использования подвижного состава железнодорожного транспорта предприятий Хакасии для выполнения каких-либо работ за пределами автономной области. Например, в Приказе по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» от 3 мая 1973 г. № 90 «О закреплении тепловоза для работы на строительстве Краснокаменского рудника» сказано, что надлежит «... подготовить тепловоз ТГМ-1 для отправки на ст. Кошурниково ...»<sup>165</sup>.

Сведения, содержащиеся в архивных документах, позволяют также характеризовать с технической точки зрения железнодорожный транспорт Хакасии 1960-1970-х гг. Так, в Распоряжении Минтяжстроя СССР Главкрасноярскстроя от 21 марта 1969 г. № 56 «Об упорядочении движения собственных вагонов» сказано, что «... между предприятиями Главка в пределах Восточно-Сибирской железной дороги курсируют одиночные /или в лучшем случае парные/ вагоны ...»<sup>166</sup>. В тексте телеграммы от 18 октября 1968 г. содержится информация о том, что «Трест Абаканпромжилстрой оказывает перевозки ведомственной желдорвертушкой песка станция Ербинской»<sup>167</sup>.

Во второй половине 1960-х гг. острыми проблемами производственно-хозяйственной деятельности предприятий Хакасской автономной области,

---

<sup>163</sup> Служебная записка руководителя Стройуправления № 31 от 21 октября 1968 г. // ГКУ РХ «Национальный архив». Р 882. О 1. Д 1. Л 121.

<sup>164</sup> Служебная записка руководителя Хакасского комбината строительных материалов Главкрасноярскстроя начальнику железнодорожного хозяйства треста «Абаканпромжилстрой» от 18 июля 1969 г. // Там же. Р 882. О 1. Д 1. Л 246.

<sup>165</sup> Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 90 от 3 мая 1973 г. «О закреплении тепловоза для работы на строительстве Краснокаменского рудника» // Там же. Р 882. О 1. Д 2. Л 159.

<sup>166</sup> Распоряжение Минтяжстроя СССР Главкрасноярскстроя № 56 от 21 марта 1969 г. «Об упорядочении движения собственных вагонов» // Там же. Р 882. О 1. Д 1. Л 254.

<sup>167</sup> Телеграмма руководителя Треста Абаканпромжилстрой от 18 октября 1968 г. // Там же. Р 882. О 1. Д 1. Л 133.

связанными с функционированием железнодорожного транспорта, становятся: простой вагонов, несвоевременная разгрузка вагонов, повреждение и утрата подвижного состава и др.

Документальных подтверждений данных проблем множество. Интересным примером является Постановление заседания Абаканского городского комитета народного контроля от 19 июня 1969 г., в котором сказано: «В связи с весенним наводнением в июне т.г. резко ухудшилась разгрузка вагонов на ст. Абакан ВСЖД. На ряде предприятий погрузо-разгрузочные работы ведутся совершенно неудовлетворительно, не организована работа в праздничные и выходные дни и в ночные смены. Вследствие этого на станции Абакан скопилось свыше 700 невыгруженных вагонов и более 1000 контейнеров, т.е. остатки вагонов превышают обычные нормальные в 2-3 раза, что наносит крупный ущерб государству»<sup>168</sup>.

Таким образом, к началу 1970-х в регионе возникла острая потребность в расширении сети железных дорог и увеличении их пропускной способности, что способствовало бы повышению эффективности производственной деятельности конкретных предприятий и развитию экономики региона в целом.

### **3.2. Расширение сети железных дорог в период формирования Саянского ТПК**

В 1971 г. на XXIV съезде КПСС было принято решение о создании на территории Хакасской автономной области и Красноярского края Саянского территориально-производственного комплекса (Саянского ТПК). В основу формирования Саянского ТПК был положен «энергетический принцип. При этом прежде всего учитывалась необходимость быстрого развития отраслей общесоюзной специализации, которыми в перспективе должны были стать электроэнергетика, машиностроение, энергоемкие производства черной и

---

<sup>168</sup> Постановление Заседания Абаканского городского комитета народного контроля от 19 июня 1969 г. // ГКУ РХ «Национальный архив». Р 882. О 1. Д 1. Л 198-200.

цветной металлургии, а также сельское хозяйство, легкая и пищевая промышленность»<sup>169</sup>.

В 1970-е гг. развернулись работы по сооружению Саяно-Шушенской ГЭС, завода «Абаканвагонмаш» и Саянского алюминиевого завода, группы предприятий электротехнической, легкой и пищевой промышленности. Саянский ТПК формировался в Хакасско-Минусинской котловине, ограниченной Саянским хребтом и Кузнецким Алатау на территории свыше 140 тыс. км<sup>2</sup>, включающей в себя Хакасскую автономную область и 7 районов юга Красноярского края: Минусинский, Шушенский, Ермаковский, Каратузский, Курагинский, Идринский и Краснотуранский.

Основой для формирования комплекса стали богатые природные ресурсы: каменный уголь, железная руда, цветные и благородные металлы, медь, молибден, золото, мрамор, фосфориты, асбест. На район размещения Саянского ТПК приходилось 44 % энергетического потенциала Енисея.

С точки зрения пространственной структуры Саянский ТПК включал «четыре промышленных узла. Территориально они охватывали границы городов – Абакана, Черногорска, Саяногорска и Минусинска»<sup>170</sup>.

Город Абакан становился крупным центром машиностроительной, легкой и пищевой промышленности. На его территории формировался Абаканский промышленный узел, головным застройщиком которого являлось крупнейшее в стране производственное объединение «Абаканвагонмаш».

Строительство и функционирование такого масштабного территориально-производственного комплекса требовало наличия разветвленной сети железных дорог. Пропускная и провозная способность существующих на тот момент железных дорог южных районов Красноярского края и Хакасской автономной области не соответствовала «росту объемов

---

<sup>169</sup> Шадрин А. В. Формирование Саянского территориально-производственного комплекса: историко-экономическое исследование: автореферат дис. ... канд. ист. наук. Улан-Удэ, 2009. С. 19-20.

<sup>170</sup> Там же. С. 20.

перевозок, сдерживала перевозку грузов, снижала качественные показатели»<sup>171</sup>. К 1980 г. в связи со строительством ряда предприятий тяжелой и легкой промышленности, цветной металлургии, энергетики и сельского хозяйства прогнозировалось удвоение грузооборота. Руководство Абаканского отделения железной дороги обратилось в Министерство путей сообщения с просьбой начала «строительства второго главного пути на участке Междуреченск – Абакан»<sup>172</sup>.

Проектные работы были начаты согласно Постановлению Совета Министров СССР от 16 ноября 1978 г. № 920 «О строительстве второго пути Новокузнецк – Абакан, участок Междуреченск – Абакан». Исходные данные для проектирования были выданы Восточно-Сибирской железной дорогой Министерства путей сообщения.

Вся проектно-сметная документация на строительство второго пути на участке Междуреченск – Абакан была разработана генеральным проектировщиком Иркутским Государственным проектно-изыскательским институтом «Иркутскгипротранс» Главтранспроекта Министерства транспортного строительства. 7 февраля 1978 г. Управлением экспертизы проектов и смет МПС № П-5504 проектно-сметная документация была утверждена<sup>173</sup>.

В 1979 г. начались земляные работы на участке ст. Балыксу – ст. Шора<sup>174</sup>. К 1981 г. подготовительные работы (рубка леса и кустарника, сооружение земляного полотна) были завершены и началась прокладка пути. Строительство осуществлялось подразделениями генерального подрядчика в/ч 01662 и ее субподрядными организациями. Протяженность построенного участка железной дороги составила 12,1 км. Путь был уложен объемно-закаленными

---

<sup>171</sup> Докладная записка Начальника Абаканского отделения железной дороги В. Калининкова от 22 ноября 1976 г. № 12/33 // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3748/4.

<sup>172</sup> Там же.

<sup>173</sup> Акт Государственной приемочной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке о.п. Шора – перегон Шора – Казынет // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3744.

<sup>174</sup> Акт приемки в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке ст. Балыксу – ст. Шора // Там же.

рельсами Р-65, были применены пропитанные шпалы I и II типа с эпюрой на прямых участках пути 1840 шт./км, на кривых – 2000 шт./км. На участке было «построено 17 искусственных сооружений: 1 металлический мост, 5 железобетонных мостов, 7 круглых железобетонных труб, 4 прямоугольных бетонных трубы»<sup>175</sup>.

Участок ст. Балыксу – ст. Шора был полностью электрифицирован. Контактная сеть была смонтирована на железобетонных опорах компенсированной подвеской несущего и контактного проводов напряжением 5 кВт для потребителей и провод автоблокировки напряжением 27 кВт<sup>176</sup>.

В мае 1982 г. строительные работы на участке ст. Балыксу – ст. Шора второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан были завершены. 1 июля 1982 г. он был принят Государственной приемочной комиссией в постоянную эксплуатацию Абаканским отделением Красноярской железной дороги<sup>177</sup>.

30 сентября 1982 г. был принят в постоянную эксплуатацию перегон Шора – Казынет, строительство которого осуществлялось генеральным подрядчиком в/ч 01662 и ее субподрядными организациями.

На данном участке железной дороги в 1980-1982 гг. осуществлялась вырубка леса и кустарника, сооружалось земляное полотно. Одновременно осуществлялась укладка пути объемно-закаленными рельсами Р-65, были применены пропитанные шпалы I и II типа с эпюрой на прямых участках пути 1840 шт./км, на кривых – 2000 шт./км. На участке было «построено 12 искусственных сооружений: 5 железнодорожных мостов, 3 круглые железобетонные трубы, 2 прямоугольные бетонные трубы, 2 прямоугольные железобетонные трубы»<sup>178</sup>.

---

<sup>175</sup> Акт приемки в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке ст. Балыксу – ст. Шора // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3744.

<sup>176</sup> Там же.

<sup>177</sup> Там же.

<sup>178</sup> Акт Государственной приемочной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке о.п. Шора – перегон

Длина второго пути на участке о.п. Шора – перегон Шора – Казынет составила 9 км. Участок был полностью электрифицирован. Контактная сеть на перегоне была смонтирована на железобетонных опорах компенсированной подвеской несущего и контактного проводов напряжением 5 кВт для потребителей и провод автоблокировки напряжением 27 кВт. Контактная сеть на ст. Шора была смонтирована на металлических поперечинах с полукомпенсированной подвеской несущего и контактного проводов<sup>179</sup>.

В ходе строительства была полностью оборудована ст. Шора. Были построены низкие боковые платформы (правая и левая), пешеходный мост и иные сооружения.

Сметная стоимость строительства железнодорожного участка о.п. Шора – перегон Шора – Казынет составила 2 886, 33 тыс. руб., в т.ч. строительномонтажных работ – 2 677,22 тыс. руб.<sup>180</sup>.

В этот же период активно велась работа по расширению сети железных дорог, обеспечивающих производственную деятельность промышленных узлов Саянского ТПК. Генеральный план Ташебинского промышленного узла в г. Абакан, разработанный в 1970 г. Всесоюзным проектным и научно-исследовательским институтом промышленного транспорта «Промтрансниипроект» предусматривал развитие транспортных коммуникаций, в т.ч. расширение сети железных дорог путем сооружения подъездных путей к строящимся промышленным предприятиям<sup>181</sup>.

В число промышленных предприятий, образующих основу Саянского ТПК, входил вагоностроительный комплекс со специализированной базой по производству стального вагонного литья, поковок и штамповок, сооружение первой очереди которого в г. Абакане было намечено к 1975 г. Постановлениями Совета Министров СССР № 393 от 27 мая 1963 г. и № 635 от 30 июля 1970 г. Помимо Вагоностроительного комплекса первая очередь

---

Шора – Казынет // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3744.

<sup>179</sup> Там же.

<sup>180</sup> Там же.

<sup>181</sup> Схема Генерального плана Ташебинского промышленного узла в г. Абакан // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3761/4.

Ташебинского промышленного узла предполагала ввод в эксплуатацию Теплоэлектроцентрали и металлобазы.

К 1980 г. планировалось закончить строительство второй очереди Ташебинского промышленного узла, в которой помимо расширения предприятий, входящих в состав первой очереди, было намечено строительство завода по обработке цветных металлов<sup>182</sup>.

Строительство перечисленных промышленных предприятий, а в дальнейшем их производственная деятельность, требовали наличия подъездных путей к этим предприятиям.

В основу проектирования железных дорог к строящимся промышленным предприятиям Ташебинского промышленного узла были положены расчетные сроки сдачи этих предприятий (1975 г. – год пуска первой очереди вагоностроительного комплекса, 1980 г. – год пуска второй очереди вагоностроительного комплекса и завода ОЦМ) и прогнозируемые объемы грузоперевозок.

Прогнозировалось, что суммарные объемы перевозок предприятий Ташебинского промышленного узла по очередям строительства, выполняемые различными видами транспорта, составят: к 1975 г. – 4 215 тыс. т., к 1980 г. – 9 352 тыс. т.<sup>183</sup>. Представленные данные свидетельствуют о том, что за пять лет строительства промузла перевозки предприятий возрастут в 2,2 раза. Наиболее грузоемкими предприятиями промузла станут ТЭЦ и ВСК, суммарные перевозки которых, согласно предварительным расчетам, составят 82 % от общего объема<sup>184</sup>.

Анализ объемов перевозок по видам транспорта показал, что 91 % перевозок осуществлялся железнодорожным транспортом<sup>185</sup>, а действующие на тот момент магистрали не обладали необходимой пропускной способностью, что вызывало необходимость расширения сети железных дорог, увеличения

---

<sup>182</sup> Схема Генерального плана Ташебинского промышленного узла в г. Абакан // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3761/4.

<sup>183</sup> Там же.

<sup>184</sup> Там же.

<sup>185</sup> Там же.

возможностей для перевозки грузов.

Учитывались также транспортные связи района и наличие уже действующих магистралей. Так, вблизи от площадки строящегося Ташебинского промышленного узла проходили железнодорожные магистрали Новокузнецк – Абакан – Тайшет и Ачинск – Абакан, связывающие юг Красноярского края с западными, восточными и северными районами страны.

Всесоюзный проектный и научно-исследовательский институт промышленного транспорта «Промтрансниипроект» разработал два варианта развития железнодорожной сети Ташебинского промышленного узла.

По первому варианту предусматривалось:

«а) на первую очередь:

– сооружение электрифицированного подъездного железнодорожного пути от станции примыкания (ст. Ташеба) до сортировочной станции промузла (ст. Вагоностроительная) протяжением 3,8 км;

– сооружение электрифицированного железнодорожного выхода со ст. Абакан в промузел, протяжением 4,5 км;

– развитие ст. Ташеба, в связи с примыканием подъездного пути промузла;

– строительство в промузле сортировочной промышленной станции;

– развитие ст. Абакан, связанное с необходимостью формирования передач назначением на промузел;

– сооружение электрифицированного прямого выхода со ст. Вагоностроительная на Черногорское направление для пропуска порожних вагонов под погрузку угля на ст. Черногорские Копи.

б) на вторую очередь:

– сооружение путепроводной развязки для пропуска поездов на ст. Вагоностроительная в восточной горловине ст. Ташеба через пути перегона Ташеба – Абакан;

– увеличение путевого развития ст. Ташеба;

– укладка дополнительных путей на ст. Вагоностроительная»<sup>186</sup>.

Второй вариант учитывал требования Главного Управления движения МПС и предусматривал «сооружение сортировочной станции на западном подходе к Абаканскому железнодорожному узлу в районе ст. Ташеба»<sup>187</sup>.

Необходимость проработки второго варианта была вызвана тем, что станция Абакан расположена в зоне жилой застройки города и имеет ограниченные возможности расширения, а также из условия размещения новых промышленных предприятий в Абаканском и тяготеющих к нему районах.

По второму варианту предусматривалось:

«а) на первую очередь:

– сооружение электрифицированного подъездного железнодорожного пути от станции примыкания (ст. Ташеба) до сортировочной станции промузла (ст. Вагоностроительная);

– развитие ст. Ташеба в объеме, соответствующем развитию этой станции и станции Абакан ... по первому варианту;

– строительство в промузле сортировочной промышленной станции;

б) на вторую очередь:

– сооружение путепроводной развязки для пропуска поездов на ст. Вагоностроительная в восточной горловине ст. Ташеба через пути перегона Ташеба – Абакан;

– увеличение путевого развития ст. Ташеба со строительством сортировочной горки;

– укладка дополнительных путей на ст. Вагоностроительная»<sup>188</sup>.

Из двух вариантов развития железнодорожной сети Ташебинского промышленного узла практическую реализацию получил первый вариант, который получил одобрение Главного Управления движения МПС. Второй вариант был признан нецелесообразным, поскольку «ухудшались условия

---

<sup>186</sup> Схема Генерального плана Ташебинского промышленного узла в г. Абакан // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3761/4.

<sup>187</sup> Там же.

<sup>188</sup> Там же.

обслуживания промпредприятий и требовались дополнительные капитальные вложения»<sup>189</sup>. Было учтено также то обстоятельство, что «железнодорожный выход на Черногорское направление возможен с ограниченного количества путей»<sup>190</sup>, а первый вариант предусматривал сооружение электрифицированного прямого выхода со ст. Вагоностроительная на Черногорское направление.

Основными железнодорожными станциями Ташебинского промышленного узла становились ст. Вагоностроительная и ст. Ташеба.

Станция Вагоностроительная, размещаемая в центре нагрузок промузла между ТЭЦ и Вагоностроительным комплексом становилась основной сортировочной станцией промышленного узла. Она была запроектирована на полное развитие промузла «по параллельной схеме в составе 3-х парков: угольного, приемоотправочного и сортировочного, а также путей приема передач из промузла»<sup>191</sup>.

Станция Ташеба, расположенная на 377 км железнодорожной магистрали Новокузнецк – Абакан, становилась грузовой станцией третьего класса. Ее основная работа заключалась в обработке поездов линии Ташеба – Черногорские Копи.

Характер работы станции Ташеба с дополнительным вагонопотоком вагоностроительного комбината заключался в следующем:

- «угольные маршруты в адрес промузла (3 поезда в сутки) следуют через станцию транзитом;
- погрузка предприятий промузла (21 вагон в сутки), порожние вагоны (105 усл. вагонов) и вагоны, изготовленные на ВСК (121 усл. вагон) выставляются на ст. Ташеба передаточными поездами»<sup>192</sup>.

Таким образом, несмотря на то, что в 1970-1980-е гг. на территории Хакасской автономной области строительства новых магистралей не

---

<sup>189</sup> Схема Генерального плана Ташебинского промышленного узла в г. Абакан // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. ОФ. 3761/4.

<sup>190</sup> Там же.

<sup>191</sup> Там же.

<sup>192</sup> Там же.

производилось, активно велась работа по расширению сети железных дорог, обеспечивающих производственную деятельность промышленных узлов Саянского ТПК. Существующие и функционирующие на тот момент железнодорожные магистрали расширялись и дополнялись вторыми путями, сооружались подъездные пути к строящимся промышленным объектам.

Экономический кризис, охвативший страну в последнее десятилетие XX в., изменения, произошедшие в административно-территориальном устройстве (в т.ч. выделение в 1991 г. Хакасии из состава Красноярского края в качестве самостоятельного субъекта РФ), привели к свертыванию работ по дальнейшему формированию Саянского ТПК. Структурная перестройка экономики разорвала десятилетиями складывавшиеся хозяйственные связи, повлекла за собой разрушение целых отраслей. Особенно заметный урон нанесен легкой и электротехнической промышленности, аграрному комплексу. Железнодорожное строительство в регионе было полностью остановлено.

## Заключение

Первые десятилетия XX в. стали периодом формирования предпосылок масштабного железнодорожного строительства советской эпохи. Первой железной дорогой в регионе стала Ачинско-Минусинская железная дорога, строительство которой осуществлялось с перерывами с 1913 г. 23 ноября 1925 г. состоялось торжественное открытие станции Абакан.

Введение в эксплуатацию железнодорожной линии Ачинск – Абакан давало удобную транспортную связь, соединяющую территорию Хакасского уезда (позднее – Хакасского округа и Хакасской автономной области) как с иными регионами Сибири, так и со страной в целом, связывало с Транссибирской магистралью круглый год – взамен пятимесячного водного пути по Енисею.

Во второй половине 1920-х гг. и весь довоенный период линия железной дороги Ачинск – Абакан длиной в 459 км находилась в постоянной эксплуатации и стала мощным стимулом для развития экономики региона. Поток двинулись из Хакасии вагоны с углем, лесом, рудой, шерстью, кожей, хлебом, мясом и другими богатствами. Это положило начало коренному изменению экономики региона и сформировало необходимые предпосылки для последующего железнодорожного строительства на территории Хакасии.

После окончания войны назрела острая потребность не только восстановления разрушенного хозяйства, но и дальнейшего социально-экономического развития региона. Ачинско-Минусинская железная дорога уже не могла обеспечить пассажиропотоки и грузоперевозки в требуемом объеме. Строительство новых промышленных предприятий в Хакасии требовало разветвленной транспортной инфраструктуры. Поэтому два послевоенных десятилетия стали периодом активизации железнодорожного строительства. Именно в это время произошло формирование основных магистралей региона как в западном, так и в восточном направлениях.

В 1949 г. было начато строительство железнодорожной ветки Сталинск –

Абакан, которая является участком Южно-Сибирской магистрали. 12 ноября 1959 г. железнодорожная дорога от Сталинска до Абакана была сдана в постоянную эксплуатацию, а с 1 декабря 1959 г. – с веткой Аскиз – Абаза.

В 1961 г. Сталинск был переименован в Новокузнецк, а железнодорожная ветка стала соответственно носить название Новокузнецк – Абакан. Она связала построенный в 1929-1932 гг. Кузнецкий комбинат с месторождениями высокосортных железных руд Хакасии (раньше комбинат работал на уральских рудах). В последующее десятилетие дорога обеспечивала перевозки в районах освоения целинных и залежных земель.

Завершающим звеном Южно-Сибирской железной дороги стала трасса Абакан – Тайшет, соединившая Южсиб с Транссибирской магистралью. Технический проект строительства дороги был завершён в 1958 г. и в том же году начались строительные работы.

Зв восемь лет строители проложили 647 км железнодорожного пути (а с разъездами, подъездными ветками и т.д. – 711 км), пробили в горах 9 тоннелей, построили 5 виадуков через горные ущелья, 10 крупных и множество малых мостов. В 1962 г. началась электрификация трассы Абакан – Тайшет. Эта дорога впервые в истории транспортного строительства в СССР вступила в строй сразу на электрической тяге (на переменном токе Красноярской и Братской ГЭС). 30 сентября 1965 г. от Абаканского вокзала в 104-километровый путь до станции Курагино отправился первый электропоезд. 25 октября электропоезд впервые прошёл до станции Кошурниково.

Строительство «трассы мужества» позволило сократить маршруты, которыми следуют грузы Сибири в Кузбасс, Казахстан, Среднюю Азию, на Южный Урал и в Европейскую часть страны. Трасса вовлекла в хозяйственный оборот районы Южной Сибири, богатые железной рудой, углем, лесом. В безлюдную прежде тайгу дорога принесла новую жизнь. Вдоль трассы возникло более 40 станций, разъездов, поселков.

Во второй половине 1960-х гг. становится очевидной значимая роль сети железных дорог в Хакасии. Именно этот период характеризуется постепенным

строительством и вводом в эксплуатацию новых железнодорожных объектов, которые формировали транспортную инфраструктуру региона, а предприятия активно использовали преимущества железнодорожного транспорта в своей хозяйственной деятельности.

В 1971 г. на XXIV съезде КПСС было принято решение о создании на территории Хакасской автономной области и Красноярского края Саянского территориально-производственного комплекса. В регионе вновь возникла острая потребность в расширении сети железных дорог и увеличении их пропускной способности.

Однако в 1970-1980 гг. на территории Хакасской автономной области строительства новых магистралей не производилось. При этом активно велась работа по расширению сети железных дорог, обеспечивающих производственную деятельность промышленных узлов Саянского ТПК. Существующие и функционирующие на тот момент железнодорожные магистрали расширялись и дополнялись вторыми путями (на участке Междуреченск – Абакан), сооружались подъездные пути к строящимся промышленным объектам.

Таким образом, за шестьдесят с небольшим лет в регионе была построена разветвленная сеть железных дорог, которая позволила не только сформировать внутреннюю транспортную инфраструктуру, но и соединила Хакасию с соседними регионами как в западном, так и в восточном направлениях.

Железнодорожное строительство в Хакасии способствовало развитию городов и территорий, вдоль линий прокладки трасс и дорог образовывались новые поселения, начинали свою производственную деятельность десятки промышленных предприятий.

Строительство железных дорог дало мощный импульс социокультурному развитию региона, поскольку при строительстве и эксплуатации дорог строились не только производственные объекты, но и социальные, одновременно с обустройством железнодорожных станций возводились жилые дома для рабочих и служащих дороги, строились школы и больницы.

За четверть века существенно изменился социальный портрет работника железной дороги. В 1936 г. в момент образования Абаканского отделения Красноярской железной дороги типичным железнодорожником был мужчина младше 30 лет, русской национальности, имеющий образование на уровне 3-4 класса, холостой, выходец из крестьянской среды, вступивший в члены профессионального союза работников железнодорожного транспорта, но являющийся беспартийным.

В 1961 г. на момент упразднения Абаканского отделения Красноярской железной дороги его типичным работником была женщина 30-40 лет, русской национальности, которая закончила 5-7 классов, была замужем, она имела крестьянское происхождение, в профессиональном союзе или в партии не состояла.

В качестве факторов, оказавших наибольшее влияние на эволюцию социального портрета железнодорожника, следует назвать как важнейшие события истории страны XX в. (гражданская война, индустриализация, Великая Отечественная война и послевоенное восстановление экономики), так и особенности развития региона в середине 30-х – начале 60-х гг. XX в. (процесс урбанизации, развитие новых отраслей промышленности в Хакасской автономной области). Значительные изменения произошли под влиянием развития железнодорожной отрасли СССР в целом: расширение сети железных дорог и их техническое перевооружение во второй половине столетия.

Подводя итог, следует отметить, что на протяжении всего XX в. железнодорожному транспорту принадлежала значимая роль в социально-экономическом развитии Хакасии. Формирование и развитие сети железных дорог являлось необходимым условием развития региона, эффективного использования его природных, трудовых и производственных ресурсов. Железные дороги стали тем центральным звеном, без которого было немыслимо слаженное функционирование всех компонентов хозяйственной деятельности на территории Хакасии.

9.01.2020



**Библиографический список**

## Источники:

источники неопубликованные:

- I. Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ):
  1. Постановление ГКО СССР № 1123 от 10 января 1942 г. «О порядке использования немцев-переселенцев призывного возраста от 17 до 50 лет» // Ф. 844. – О. 1. – Д. 19. – Л. 49-50.
  
- II. КГКУ «Государственный архив Красноярского края» (КГКУ «ГАКК»):
  1. Приказ Хакасского окружного исполкома № 10 от 21 ноября 1925 г. // П 26. – О 1. – Д 8. – Л 1-4.
  2. Протокол заседания бюро Хакасского обкома ВКП(б) от 25 февраля 1941 г. // П 26. – О 3. – Д 113. – Л 144-145.
  3. Постановление Исполкома Хакасского облсовета и бюро обкома ВКП(б) от 13 января 1942 г. «О состоянии работ по строительству железной дороги Сталинск – Абакан» // П 26. – О 3. – Д 392. – Л 36, 37, 53-55.
  4. Протокол № 139 заседания Бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 26 мая 1942 г. // П 26. – О 3. – Д 394. – Л 83-86.
  5. Письмо секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А.В. Хрулеву 1942 г. // П 26. – О 3. – Д 488. – Л 2.
  6. Докладная записка секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения Л.М. Кагановичу 1942 г. // П 26. – О 3. – Д 488. – Л 5.
  7. Правительственная телеграмма секретаря крайкома ВКП(б) И. Голубева народному комиссару путей сообщения А. В. Хрулеву 1942 г. // П 26. – О 3. – Д 488. – Л 45.
  8. Протокол № 2 Заседания бюро Хакасского областного комитета ВКП(б) от 22 марта 1949 г. // П 26. – О 21. – Д 1160. – Л 34-37.

9. Докладная записка секретаря Красноярского крайкома КПСС в ЦК КПСС от 20 февраля 1953 г. «О мерах помощи строительству железнодорожной линии Сталинск-Абакан» // П 26. – О 25. – Д 1. – Л 185-189.
10. Протокол № 41 заседания бюро Хакасского областного комитета КПСС от 30 декабря 1953 г. // П 26. – О 25. – Д 481. – Л 318-321.
11. Протокол № 23 заседания бюро Хакасского областного комитета КПСС от 18 июня 1959 г. // П 26. – О 32. – Д 329. – Л 304-308.

III. ГКУ Республики Хакасия «Национальный архив»:

1. Телеграмма руководителя Треста Абаканпромжилстрой от 18 октября 1968 г. // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 133.
2. Служебная записка руководителя Стройуправления № 31 от 21 октября 1968 г. // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 121.
3. Телеграмма руководителя Треста Абаканпромжилстрой от 2 декабря 1968 г. // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 116.
4. Постановление комитета народного контроля Хакасской автономной области от 21 февраля 1969 г. «О результатах проверки работы Абаканского отделения ВСЖД по выполнению Постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 6 декабря 1967 г. «Об усилении разгрузки вагонов и вывоза грузов с железнодорожных станций» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 281-282.
5. Служебная записка руководителя Хакасского комбината строительных материалов Главкрасноярскстроя от 12 марта 1969 г. «О недостатке подвижного состава» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 268.
6. Распоряжение Минтяжстроя СССР Главкрасноярскстроя № 56 от 21 марта 1969 г. «Об упорядочении движения собственных вагонов» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 254.
7. Постановление Заседания Абаканского городского комитета народного контроля от 19 июня 1969 г. // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 198-200.
8. Приказ по Тресту Абаканпромжилстрой от 7 июля 1969 г. «Об

- улучшении работы железнодорожного хозяйства» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 53-54.
9. Приказ по Тресту Абаканпромжилстрой от 11 июля 1969 г. «О разгрузке вагонов» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 65.
  10. Служебная записка руководителя Хакасского комбината строительных материалов Главкрасноярскстроя начальнику железнодорожного хозяйства треста «Абаканпромжилстрой» от 18 июля 1969 г. // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 246.
  11. Разъяснение Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии СССР от 9 сентября 1969 г. «О порядке возмещения за утрату и повреждение вагонов» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 231-232.
  12. Приказ по Тресту Абаканпромжилстрой от 9 октября 1969 г. «О простое вагонов» // Р 882. – О 1. – Д 1. – Л 31-33.
  13. Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 90 от 3 мая 1973 г. «О закреплении тепловоза для работы на строительстве Краснокаменского рудника» // Р 882. – О 1. – Д 2. – Л 159.
  14. Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 115 от 19 мая 1973 г. // Р 882. – О 1. – Д 2. – Л 150.
  15. Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 248 от 9 сентября 1973 г. // Р 882. – О 1. – Д 2. – Л 73.
  16. Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 314 от 20 декабря 1973 г. // Р 882. – О 1. – Д 2. – Л 15.
  17. Приказ по объединенному железнодорожному хозяйству треста «Абаканвагонстрой» № 118 от 8 июля 1974 г. «О простое вагонов» // Р 882. – О 1. – Д 2. – Л 101.

IV. Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан:

1. Личные дела железнодорожников. – ОФ. 3070-3216.
2. Приказ Министерства путей сообщения СССР от 30 ноября 1959 г. № 1752 // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. – ОФ 3176.
3. Акт приемки в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке ст. Балыксу – ст. Шора // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. – ОФ. 3744.
4. Акт Государственной приемочной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию законченного строительством второго пути железнодорожной линии Междуреченск – Абакан на участке о.п. Шора – перегон Шора – Казынет // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. – ОФ. 3744.
5. Докладная записка Начальника Абаканского отделения железной дороги В. Калининкова от 22 ноября 1976 г. № 12/ 33 // // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. – ОФ. 3748/4.
6. Схема Генерального плана Ташебинского промышленного узла в г. Абакан // Подразделение по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги на ст. Абакан. – ОФ. 3761/4.

источники опубликованные:

I. Нормативно-правовые акты:

1. Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 29 (часть II). – Ст. 3537.

2. Декрет СНК РСФСР от 16 августа 1920 г. «Общий Устав железных дорог Р.С.Ф.С.Р.» // URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_742.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_742.htm) (дата обращения: 20.12.2019).
3. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 10 февраля 1935 г. № 232 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: <http://www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/39/postanovlenie-snk-sssr-ot-10-02-1935--232.html> (дата обращения: 20.12.2019).
4. Постановление Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: [http://expert-nii-kpu.ru/files/native\\_exp/native\\_m/22.12.1954.pdf](http://expert-nii-kpu.ru/files/native_exp/native_m/22.12.1954.pdf) (дата обращения: 20.12.2019).
5. Постановление Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270 «Об утверждении устава железных дорог Союза ССР» // URL: <http://bestpravo.ru/ussr/gn-normy/m4a.htm> (дата обращения: 20.12.2019).

## II. Статистические сборники:

1. Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986). Т. 9: 1956-1960. – М.: Политиздат, 1986. – 574 с.
2. Всесоюзные ударные комсомольские стройки в Хакасии: сборник архивных документов / Ком. по делам арх. при Правительстве Респ. Хакасия, Хакасский науч.-исслед. ин-т яз., лит. и истории; [сост.: Коростелева Т.В. и др.]. – Абакан: Хакаское кн. изд-во, 2008. – 430 с.

## III. Источники личного происхождения:

1. Ваганов, И. Дорога на Абакан: (воспоминания старого сибиряка) / И. Ваганов // Советская Хакасия. – 1970. – 6 мая.
2. Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан –

Тайшет: документальный фотоальбом. – Абакан, 1966. – 186 с.

#### Исследования:

1. Аксененко, Н. Е. Железные дороги России от реформы к реформе [Текст] / Н. Е. Аксененко, Б. М. Лapidус, А. С. Мишарин. – М.: Транспорт, 2001. – 325 с.
2. Андреев, В. В. Московско-Казанская железная дорога: модернизационный фактор в экономическом развитии региона (конец XIX – начало XX в.): дис. ... канд. ист. наук [Текст] / В. В. Андреев. – Чебоксары, 2006. – 261 с.
3. Баранцева, Н. А. Население Красноярского края на завершающей стадии демографического перехода в 1960-80-х годах [Текст] / Н. А. Баранцева // Вестник ТГПУ. – 2012. – № 3 (118). – С. 43-49.
4. Бармин, Ф. Путь к богатствам Сибири: (так строилась дорога Ачинск – Абакан) (1914-1925 гг.) [Текст] / Ф. Бармин // Советская Хакасия. – 1960. – 15 марта.
5. Белоусова, Л. И. Абакан в зеркале времени [Текст] / Л. И. Белоусова // Хакасия. – 2019. – 12 апреля.
6. Беспокойная юность моя: История междуреченского комсомола [Текст] / МБУК «МИБС», Сектор краеведения; сост. Т.Н. Соколова, И.А. Швецова. – Междуреченск: Центральная городская библиотека, 2018. – 96 с.
7. Всеобщее обучение [Электронный текст] // Российская педагогическая энциклопедия. Т. 1: А-М. – М: Большая Российская энциклопедия, 1993. – 607 с. // URL: [www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82](http://www.otrok.ru/teach/enc/index.php?n=3&f=82) (дата обращения: 17.11.2019).
8. Гудкова, О. В. Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858 – 1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук [Текст] / О. В. Гудкова. – Вологда, 2002. – 202 с.
9. Гумилевский, Л. Железная дорога. Возникновение и развитие от начала

- до наших дней [Текст] / Л. Гумилевский. – М.: Трансжелдориздат, 1950. – 484 с.
10. Динамика населения СССР. 1960-1980 гг. [Текст] / Э. К. Васильева, И. И. Елисеева, О. Н. Кашина, В. И. Лаптев. – М.: Финансы и статистика, 1985. – 176 с.
  11. Дорога Сталинск-Абакан сдана в постоянную эксплуатацию [Текст] // Кузбасс. – 1959. – 3 ноября.
  12. Дроздов, А. И. Население Хакасии в условиях формирования Саянского территориально-производственного комплекса: историко-демографический аспект [Текст] / А. И. Дроздов // Genesis: исторические исследования. – 2018. – № 9. – С. 65-72.
  13. Егоров, К. Шаги созидания Хакасии [Текст] / К. Егоров // Абакан. – 1999. – 1 июня.
  14. Ермолаева, Л. Трассе мужества – 30 лет: из истории строительства железной дороги Абакан-Тайшет [Текст] / Л. Ермолаева // Минусинский край: вестник Минусинского краеведческого музея им. Н. М. Мартыанова. – 1995. – № 1. – С. 3-8.
  15. Ермолаева, П. О. Социальный портрет населения: методология, основные характеристики [Текст] / П. О. Ермолаева, Е. П. Носкова, М. Р. Зайнуллина, А. И. Купцова, А. М. Нагимова. – Казань: Артефакт, 2014. – 92 с.
  16. Ивандаева, Е. Е. Особенности социально-демографического развития городского населения Хакасии во второй половине XX в. [Текст] / Е. Е. Ивандаева // Известия Алтайского государственного университета. – 2009. – № 4-4 (64). – С. 93-95.
  17. Ильин, С. Б. Подвиг у Падунского порога [Текст] / С. Б. Ильин. – М.: Политиздат, 1973. – 112 с.
  18. Ильин, С. Б. Трасса мужества. Железная дорога Абакан – Тайшет [Текст] / С. Б. Ильин // Вопросы истории. – 1975. – № 6. – С. 106-119.
  19. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836-1917 гг. –

- СПб.; М.: Иван Федоров, 1994. – 336 с.
20. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб.; М.: Иван Федоров, 1997. – 416 с.
  21. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945-1991 гг. – М.: МИИТ, 2004. – 631 с.
  22. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие [Текст] / под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 312 с.
  23. Календарь памятных дат [Текст] // Кузнецкий рабочий. – 1960. – 21 мая.
  24. Карачаков, Д. М. Формирование Саянского территориально-производственного комплекса и развитие экономики Хакасии в 70-80-е годы XX века [Текст] / Д. М. Карачаков // Сборник научных трудов по материалам междунар. науч.-практ. конф. «Современные направления теоретических и прикладных исследований 2009». Т. 12: Экономика / отв. ред. Н. С. Ларьков. – Одесса: Черноморье, 2009. – С. 79-81.
  25. Кацер, Ж. У. Покорение Енисея: на строительстве Красноярской ГЭС [Текст] / Ж. У. Кацер. – М.: Политиздат, 1973. – 111 с.
  26. Ковальченко, И. Д. Методы исторического исследования [Текст] / И. Д. Ковальченко. – 2-е изд., доп. – М.: Наука, 2003. – 486 с.
  27. Копкоев, К. Г. Хакасия в период восстановления и развития народного хозяйства (1945-1953 гг.) [Текст] / К. Г. Копкоев // Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 годы. – Абакан, 1963. – С. 238-260.
  28. Копкоев, К. Г. Хакасская автономная область в цифрах [1940-1950 гг.] [Текст] / К. Г. Копкоев // Записки / Хакас. науч.-исслед. ин-т яз., лит. и истории. – 1958. – Вып. 6. – С. 151-178.
  29. Кох, А. История одной деревни [Текст] / А. Кох, О. Лапина. – М.: Альпина паблишер, 2014. – 320 с.
  30. Кошурников, А. М. Подвиг изыскателей [Текст] / А. М. Кошурников //

- Гвардия тыла. – М., 1962. – С. 254-274.
31. Кузнецов, О. Н. Строительство железных дорог в центрально-черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона (вторая половина XIX – начало XX в.): дис. ... канд. ист. наук [Текст] / О. Н. Кузнецов. – Пенза, 2006. – 202 с.
  32. Куклин, В. Начиналось с деревянного пути: из истории строительства железной дороги Абакан – Ачинск (1914-1960 гг.) [Текст] / В. Куклин // Советская Хакасия. – 1991. – 12 сентября.
  33. Кышпанаков, В. А. Население и трудовые ресурсы Хакасии [Текст] / В. А. Кышпанаков. – Абакан: Хакасское отделение Красноярского кн. изд-ва, 1989. – 188 с.
  34. Лещев, Т. А. Сквозь тайгу, через горы, над стремнинами рек [Текст] / Т. А. Лещев, Г. Н. Лещева. – Красноярск: Издательские проекты, 2003. – 160 с.
  35. Лещева, Г. Пропавшая экспедиция [Текст] / Г. Лещева // Гудок. – 2003. – 14 января.
  36. Мешалкин, П. Ленин и строительство Ачинско-Минусинской железной дороги (1920-1923 гг.) [Текст] / П. Мешалкин // Енисей. – 1986. – № 2. – С. 60-62.
  37. Мешалкин, П. Подписано Лениным: к 60-летию открытия движения по железной дороге Ачинск-Абакан [Текст] / П. Мешалкин // Советская Хакасия. – 1985. – 10 декабря.
  38. Мустафаева, А. А. Методологические основы исследования составления социального портрета [Текст] / А. А. Мустафаева, Б. Ж. Актаулова // Вестник КазНУ им. Аль-Фараби. – Сер. Востоковедение. – 2014. – № 3. – С. 38-41.
  39. Мухина, Н. Е. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии центрального Черноземья (1865-1913 гг.): дис. ... канд. ист. наук [Текст] / Н. Е. Мухина. – Воронеж, 2007. – 161 с.
  40. Население СССР: Справочник [Текст] / А. Г. Волков, Р. М. Дмитриева, Ж.

- А. Зайончковская и др.; Под общ. ред. Л. М. Володарского. – М.: Политиздат, 1983. – 191 с.
41. Недорубов, Л. Н. Железные дороги юга России в начале XX в. Государство и частный капитал: дис. ... канд. ист. наук [Текст] / Л. Н. Недорубов. – М., 2003. – 222 с.
42. Очерки истории Хакасии (с древнейших времен до современности) [Текст] / гл. ред. В. Я. Бутанаев; научн. ред. В. И. Молодин. – Абакан: Издательство Хакасского государственного университета им. Н. Ф. Катанова, 2008. – 672 с.
43. Очур, Ю. С. Формирование Саянского территориально-производственного комплекса: историко-экономическое исследование [Текст] / Ю. С. Очур // Молодой ученый. – 2011. – № 11. – Т. 1. – С. 146-149.
44. Патачаков, К. М. Хакасия в период завершения реконструкции народного хозяйства. Победа социализма в СССР (1933-1937 гг.) [Текст] / К. М. Патачаков // Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 годы. – Абакан, 1963. – С. 145-171.
45. Первый «стальной конь» [Текст] // Власть труда. – 1925. – 24 ноября.
46. Погребинский, А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60 90-е гг. XIX в.) [Текст] / А. П. Погребинский // Исторические записки АН. – Т. 47. – 1954. – С. 147-180.
47. Ромашкина, М. И. Из опыта работы партийных организаций по руководству комсомолом на строительстве железной дороги Абакан – Тайшет (1958-1965 гг.) [Текст] / М. И. Ромашкина // Ученые Записки Хакас. науч.-исслед. ин-т яз., лит. и истории. – 1974. – Вып. 19. – С. 65-73.
48. Савельев, Н. Три имени в одно в пути сольются: Кошурников, Стофато, Журавлев... [Текст] / Н. Савельев // Родина. – 2017. – № 1. – С. 28-30.
49. Сенин, А. С. Московский железнодорожный узел 1917 – 1922 гг.: дис. ... канд. ист. наук [Текст] / А. С. Сенин. – М., 2004. – 818 с.
50. Сенин, А. С. Управление железнодорожным транспортом в эпоху войн и

- революций (1914 – 1922 гг.): дис. ... д-ра ист. наук [Текст] / А. С. Сенин. – М., 2006. – 401 с.
51. Сидоров, А. Л. Железнодорожный транспорт России в годы Первой мировой войны и обострение экономического кризиса в стране [Текст] / А. Л. Сидоров // Исторические записки АН. – Т. 26. – 1948. – С. 3-45.
52. Соловьева, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. [Текст] / А. М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 275 с.
53. Сплоченный коллектив, преданный путевой профессии [Текст] // Гудок. – 2017. – 12 января
54. Станция Аскиз – столица Дня железнодорожника [Текст] // Гудок. – 2016. – 29 июля.
55. Строкова, Л. А. Численный анализ поведения основания опоры моста на старой железнодорожной линии [Текст] / Л. А. Строкова, Е. А. Епифанова, Т. Г. Коржнева // Известия Томского политехнического университета. Инжиниринг георесурсов. – 2017. – Т. 328. – № 5. – С. 125-139.
56. Ступин, П. П. Промышленное строительство в Хакасии (60-70-е гг.): планы и итоги [Текст] / П. П. Ступин // Хакасия в XX веке: хозяйственное и социальное развитие. – Абакан, 1995. – С. 106-118.
57. Тиникова, Е. Е. Половозрастная структура населения городов Южной Сибири в середине XX – начале XXI вв. [Текст] / Е. Е. Тиникова // Genesis: исторические исследования. – 2019. – № 2. – С. 74-87.
58. Торосов, В. М. Абакан [Текст] / В. М. Торосов. – Красноярск: Кн. изд-во, 1990. – 240 с.
59. Торосов, В. М. Об основных этапах экономической истории Хакасии [Текст] / В. М. Торосов // К 70-летию со дня образования Хакасской автономной области: материалы науч.-практ. конф., 20 окт. 2000 г. – Абакан, 2000. – С. 23-27.
60. Трошкина, И. Н. Социально-экономическое развитие Хакасии (XX – н. XXI вв.) [Текст] / И. Н. Трошкина, Г. М. Шапошников, В. К. Шульбаев //

- Историческая и социально-образовательная мысль. – 2012. – № 3 (13). – С. 209-212.
61. Трояков, Н. Три имени одного подвига [Текст] / Н. Трояков // Хакасия. – 1992. – 3 ноября.
  62. Тугужекова, В. Н. Из истории промышленности Хакасии в 1945-1955 гг. [Текст] / В. Н. Тугужекова // Россия и Хакасия: 290 лет совместного развития. – Абакан, 1998. – С. 153-158.
  63. Тутов, Н. М. Подвиг изыскателей (трассы Абакан – Тайшет. А. М. Кошурникова, А. Д. Журавлева, К. А. Стофато. 1942 г.) [Текст] / Н. М. Тутов // Транспортное строительство. – 1985. – № 4. – С. 59-60.
  64. Устинов, А. Н. Очерки истории Хакасии советского периода. 1917-1961 гг. [Текст] / А. Н. Устинов, К. Г. Чаптыков. – Абакан: Хаккнигоиздат, 1963. – 419 с.
  65. Халин, А. А. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (1830-е – 1900 гг.): дис. ... д-ра ист. наук [Текст] / А. А. Халин. – М., 2006. – 465 с.
  66. Харин, Ю. Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя последняя четверть XIX – начало XX вв.): дис. ... канд. ист. наук [Текст] / Ю. Г. Харин. – Нальчик, 1999. – 197 с.
  67. Шадрин, А. В. Некоторые аспекты территориальных источников формирования промышленных кадров Сибири (на примере Саянского территориально-производственного комплекса, 1971–1985 гг.) [Текст] / А. В. Шадрин // Известия Алтайского государственного университета. – 2007. – № 3-4. – С. 205-208.
  68. Шадрин, А. В. Формирование Саянского территориально-производственного комплекса: историко-экономическое исследование: автореферат дис. ... канд. ист. наук [Текст] / А. В. Шадрин. – Улан-Удэ, 2009. – 30 с.
  69. Шалыгина, И. Аскизская земля [Текст] / И. Шалыгина // Гудок. – 2016. –

27 июля.

70. Шлапунова, О. Люди из легенды [Текст] / О. Шлапунова // Советская Хакасия. – 1984. – 12 ноября.
71. Шлык, Л. Абакан – ключ к Восточной Сибири [Текст] / Л. Шлык // Абакан. – 1995. – 9 декабря.
72. Шлык, Л. Дорога длиной в 17 лет [Текст] / Л. Шлык // Абакан. – 1996 . – 20 мая.
73. Шулбаев, В. К. Вопросы развития промышленности Хакасии (1970-1985 гг.) [Текст] / В.К. Шулбаев // Великий Октябрь и социалистическое строительство в Хакасии: материалы обл. науч. конф. – Абакан, 1988. – С. 92-96.
74. Шулбаев, В. К. К очеркам истории развития промышленности Хакасии. Советский период (1920-1940 гг.) [Текст] / В. К. Шулбаев // Научное обозрение Саяно-Алтая. – 2014. – № 1(9). – С. 28-33.
75. Юрлов, Н. Роковой маршрут [Текст] / Н. Юрлов // Гудок. – 2012. – 25 июля.