

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

▪

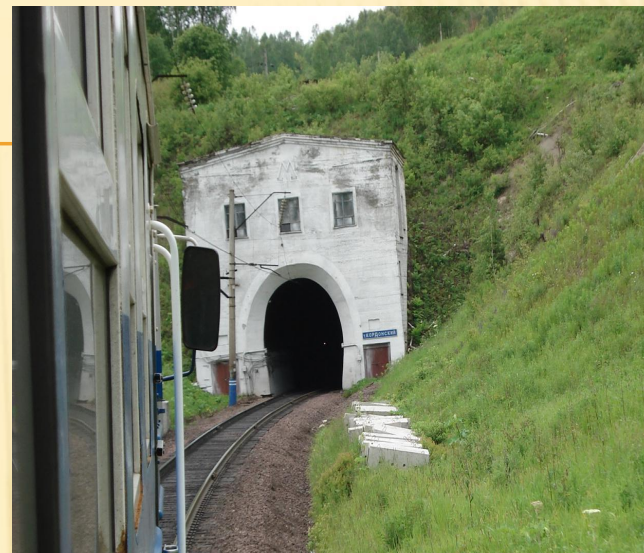
:

▪

- Железная дорога Абакан — Тайшет, «Трасса мужества» (участок Южсиба) — железная дорога, строившаяся в 1959—1965 годах на территории Красноярского края, частично Республики Хакасия и Иркутской области. Является продолжением железной дороги Новокузнецк — Абакан (участок Южсиба), построенной в 1949—1950 годах. Строительство дороги Абакан — Тайшет было объявлено комсомольской ударной стройкой, на строительство дороги прибыли молодые люди со всего СССР.



- Центральный участок Трассы Мужества проходит через Восточный Саян. Наивысшая точка пути — станция Щетинкино (около 800 метров над уровнем моря, самая высокая станция Красноярской железной дороги). На подходе к ней со стороны Абакана (перегон Джебь — Щетинкино) дорога с уклоном в 16 — 18 тысячных поднимается в горы, два раза поворачивая на 180 градусов и проходя через 3 тоннеля (2-й Джебский, 3-й Джебский и Козинский), а также по Козинскому виадуку высотой 65 метров (по другим данным — 78 м), находящемуся между 2-м и 3-м Джебским тоннелями (на этом участке используются электровозы-толкачи, базирующиеся на станции Кошурниково). Всего на трассе дороги пробито 9 тоннелей. Самый короткий из них — Кизирский (89 метров; 530-й км), самые длинные — Манский (2487 метров; 729-й км) и Крольский (2250 метров; 634-й км).



- Дорога была электрифицирована сразу во время строительства, напряжением 25 кВ переменного тока. Линия однопутная с двухпутными вставками. Предполагается сделать линию полностью двухпутной. При строительстве планировали сделать это сразу, но сжатые сроки сдачи не позволили воплотить эти планы. Для вторых путей были оставлены места, в частности, на Козинском виадуке. Впервые с проблемами исчерпания пропускной способности линии пришлось столкнуться уже через пятнадцать лет после сдачи дороги в эксплуатацию — в конце 70-х — начале 80-х годов. Нача



- Идея строительства железной дороги через Саяны появилась ещё в середине XIX века. Но изучение характера местности неоднократно вынуждало отказываться от строительства дороги. Эксперты признавали невозможность её строительства из-за сложного рельефа, больших перепадов высот.
- Проектирование дороги возобновилось только в 1935 году. Было предложено 5 вариантов трассировки линии, из которых наиболее целесообразными были линии с выходом на Нижнеудинск и Тайшет. Удобство выхода трассы к Нижнеудинску признавал Кошурников. Окончательно выбран был второй вариант, благодаря которому станция Тайшет стала крупным железнодорожным узлом, где ныне заканчивается трасса Южсиб и начинается Байкало-Амурская магистраль.



- Работы по проектированию активизировались с началом Великой Отечественной войны. К тому времени в горах геологами были обнаружены два крупных месторождения железной руды, необходимой металлургическим предприятиям Кузбасса. Изыскания вели специалисты институтов Сибгипротранс и Томгипротранс. Главным инженером проекта был назначен Александр Кошурников, уже имевший опыт в проектировании железных дорог. 5 октября 1942 года экспедиция в составе инженера Алексея Журавлёва и техника Константина Стофато, под руководством Кошурникова отправилась по маршруту Нижнеудинск — Абакан, большей частью пролегающего вдоль Казыра. Кошурников вёл дневник, в котором отмечал удобство трассировки линии вдоль Казыра. Однако экспедиция окончилась неудачно — её участники погибли. Их фамилиями названы три станции.



- Годы спустя изыскания были продолжены учеником Кошурникова — Евгением Алексеевым. В этот раз обошлось без жертв. А уже в процессе строительства дороги, в 1962 году, экспедиция Кошурникова, Стофато и Журавлёва была символично завершена четырьмя сотрудниками института Сибгипротранс.



В 1959 году проект был утверждён. Вскоре началось и строительство. Каждый год сдавалось по 100 километров пути. Строителями было построено 725 искусственных сооружений, выполнено 37 миллионов кубометров земельных и 11 миллионов кубометров скальных работ. Чтобы перевезти это количество земли и камня, потребовался бы 1 миллион 314 тысяч железнодорожных вагонов. Для обрушения скального массива был произведён взрыв мощностью 1 килотонну в тротиловом эквиваленте - мощнейший на тот момент неядерный (взрыв тротилового заряда мощностью 5 кТ произведен в 1978 году в испытательных целях на полигоне Капустин Яр).

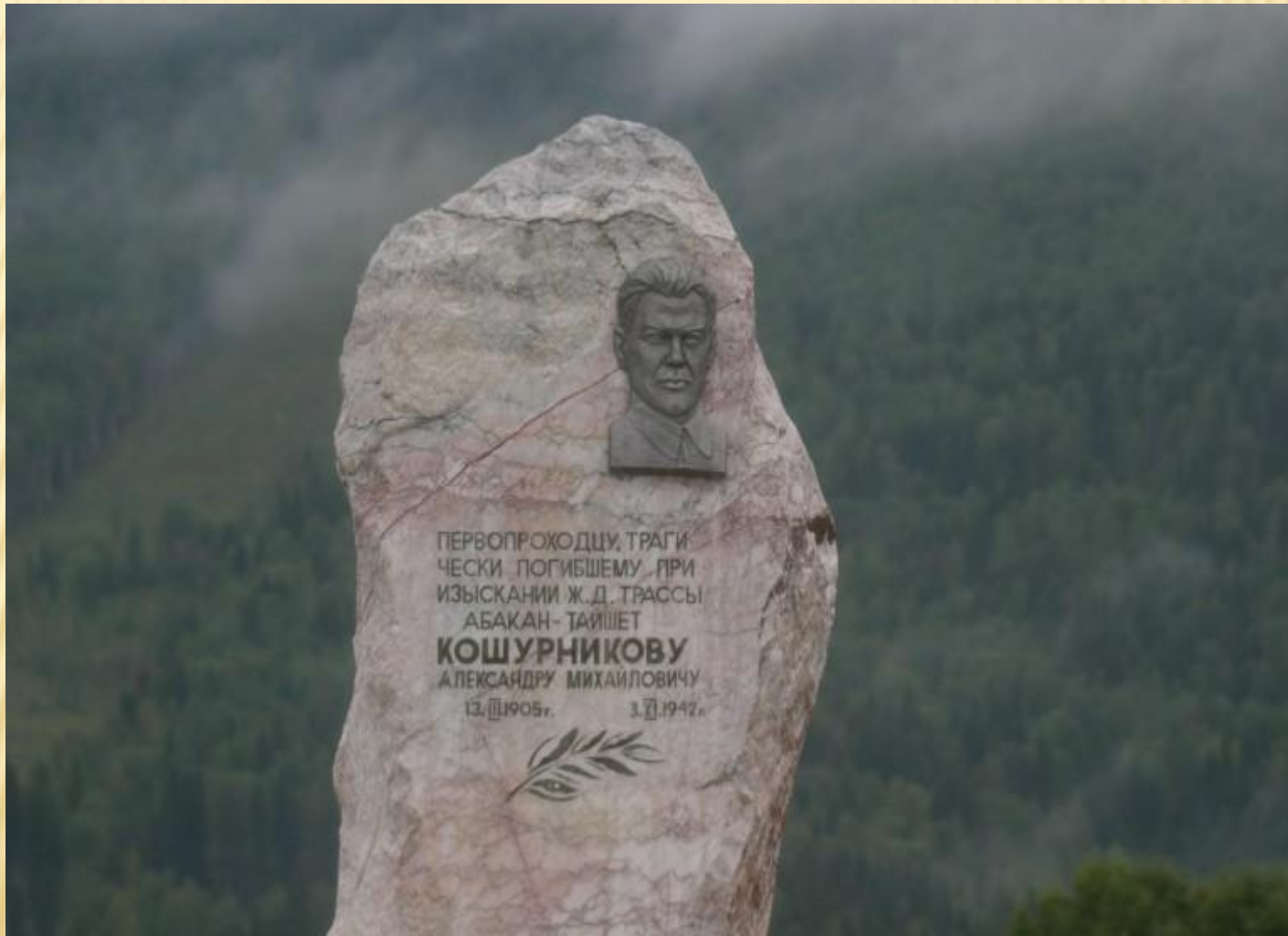
- Завершено строительство было 24 января 1965 года. 29 января 1965 года по только что построенной магистрали, из Абакана в Тайшет, прошёл первый пробный поезд. 4 декабря из Тайшета и Абакана одновременно отправились друг навстречу другу поезда «Ангара» и «Енисей». Они встретились на станции Саянская, где состоялся большой праздник по случаю завершения строительства трассы. 9 декабря железная дорога Абакан — Тайшет была принята государственной комиссией в постоянную эксплуатацию. Это была первая дорога в СССР, электрифицированная сразу во время строительства, а также оборудованная всеми новейшими средствами автоматизации управления движением.



- Сегодня эта магистраль играет в жизни Восточной и Западной Сибири важную роль. По ней перевозят лес, уголь, существует пассажирское движение. Абаканское отделение Красноярской железной дороги всегда было своеобразным полигоном Министерства путей сообщения. Здесь проходили испытания электровозы ВЛ85, а также начали водить состыкованные поезда в 140—150 вагонов. Здесь же появилась система диспетчерской централизации.



- На станции Кошурниково с 1964 года работает музей трассы Абакан — Тайшет. На месте гибели Александра Кошурникова, на берегу Казыра, установлен обелиск.



СТРОИТЕЛЬСТВО ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ТОННЕЛЕЙ

- В настоящее время в рамках повышения пропускной способности магистрали ведётся строительство параллельных тоннелей, рядом с уже существующими. В частности, в 2006 году была сдана в эксплуатацию вторая нитка 2-го Джебского тоннеля, а также Крольского. Ведётся строительство второй нитки Манского тоннеля. По 2-му Джебскому тоннелю движение переведено на новую нитку, старую предполагается реконструировать. То же самое вскоре должно произойти с Крольским тоннелем, а также (после завершения строительства) с Манским