



О подвигах былых времён

В знаменитом автомобильном тоннеле КМК даже в солнечный день прохладно и сыро. Шум от проезжающих машин гулко разнесится под мрачными сводами, а вездесущая заводская пыль липнет к одежде и обуви. Пройтись пешком по такому portalу лишний раз не захочется. Да и не нужно - цель, ради которой был возведен этот символ трудовой славы, растворилась во времени вместе с рабочим поселком на Верхней колонии.

Сооруженный в 1933 году для связи Верхней и Нижней колоний, этот портал никогда не пользовался особой любовью впечатлительных женщин и детей. Большинство старожилов, благополучно «переболевших» идеей глобального строительства, отзываются о нем не слишком лестно. Понять нетрудно: на обычного человека «готика» в духе советских времен действует угнетающе.

Впрочем, если верить потрепанным черно-белым фотографиям, обращенное к Верхней колонии «лицо» тоннеля выглядело вполне презентабельно. Согласно проекту, вход в портал был отделан тесаным бутовым камнем, добываемым с карьера на Старцевой горе, что неподалеку от Митиново лога. Этот практичный и недорогой строительный материал в те годы можно было встретить повсеместно - чаще всего он использовался в качестве фундамента для первых капитальных домов рабочего поселка.

Вверх от портала должны были расходиться две лестницы, однако в конечном счете дело ограничилось строительством лишь одной - видимо, такая недорогая в исполнении эстетика была сочтена за неоправданную роскошь для Кузнецкстроя. Зато каменные бордюры и ступени вдоль дороги, ведущей в тоннель, до сих пор продолжают радовать глаз.



Ясное дело: в гостинице и особняках на Верхней колонии в 40-е годы жили особо важные иностранные персоны, взору которых неизменно должно было открываться величие деяний бессмертного народа.

С другой же стороны, той, которая выходит к нынешней площади Побед, чернеющий вход в тоннель больше напоминал сырую пещеру. Знакомые нам ордена здесь повесили много позже, когда культурное население Кузнецка перебралось в новые дома современного Центрального района города.

Что касается самого строительства тоннеля, то оно обошлось стране безумно дорого - 6 миллионов рублей (по тем меркам совершенно фантастическая сумма) потребовалось на проведение основных работ. Будучи первым в СССР автомобильно-пешеходным тоннелем, он до сих пор является самым длинным в Кузбассе - 540 метров в длину и 10 в ширину, проходящим по площадке завода под 25-ю железнодорожными линиями. 180000 кубометров земли вынули его строители, чтобы уложить 13000 кубометров бетона и засыпать 6000 кубометров гравия.

Разумеется, изначально столь глобальные расходы не предполагались. Проект тоннеля был уже утвержден, но



в ходе земляных работ выяснилось, что местный грунт не выдерживает такой колоссальной нагрузки - прямо под тоннелем оказался «плывун». Строителям пришлось забить 800 дополнительных свай, однако еще долгие годы в тоннеле продолжали скапливаться вода и грязь.

Строительство велось бурно, фанатично. Приезжавшие с разных уголков страны рабочие, ссыльные и местные жители трудились от зари до зари, не выходя на перекур и отказываясь от выходных. В этой стройке людям, живущим в деревянных щелистых бараках, виделось вступление в новую эпоху. Ту, в которой не придется спать на соломенных матах и болеть тифом, переносимым несметным количеством кровососущих паразитов, обитающих повсеместно.

Вспоминая рассказы очевидцев глобальной стройки, мы прошли по тоннелю от Верхней колонии к площади Побед. 646 шагов потребовалось для того, чтобы преодолеть путь, по которому

ежедневно ходили из школы домой местные дети. На 415 шагу встретилась зловещая табличка: «Здесь погребен прах кузнецкстроевца А.М. Заева, производителя работ по строительству верхнего участка тоннеля. Июль 1933 года».

Как нам пояснили в музейном центре ОАО «НКМК» (более известном как музей Бардина), в разгар строительства прораб Заев внезапно слег с воспалением легких. Поняв, что ему уже не встать, Заев завещал похоронить себя не на кладбище, а именно на том участке тоннеля, который он вел, дабы «избежать разрыва со стройкой» и «не уйти бесследно в пустоту».

По совершенно поэтическому воспоминанию одного из очевидцев похорон, изложенному в книге, бережно хранимой в архиве музея, «был жгучий морозный вечер, безветренный и неподвижный, какие бывают только в алтайских горах».

Обитый красным кумачом гроб прораба бережно опустили в могилу и засыпали речным щебнем. К ночи на щебень поставили четыре решетчатые жаровни с коксом, чтобы влажная галька не смерзлась, а поутру залили бетоном и впоследствии возвели на этом месте стену тоннеля.

Читаются подобные «факты» несколько странно, поскольку зимних морозов в июле месяце в наших краях никто не припоминает. Но не суть важно. Мемориальная табличка и по сей день висит на серой стене тоннеля, напротив 2-й проходной НКМК. Взглянуть на нее и вспомнить трудовые подвиги былых времен может всякий прохожий, только вот фотографировать охрана разрешает не каждому. Говорят, что объект стратегически важный...

**Екатерина Казьмина.
Валентин Волченков
(фото).**