

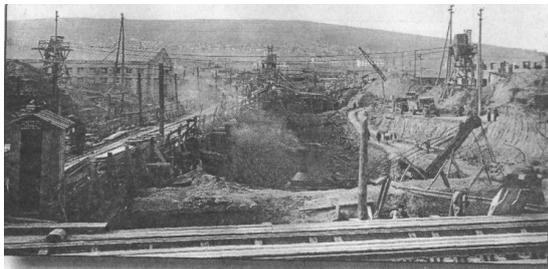
## Связующее звено

### 7 ноября исполняется 70 лет автомобильно-пешеходному тоннелю на Верхнюю колонию

Кузнецкий металлургический комбинат можно назвать целым металлургическим городом, настолько сложна его внутренняя структура. Десятки промышленных объектов, огромное число железнодорожных путей, по которым нескончаемым потоком двигаются составы с сырьем, топливом, готовой продукцией...

Даже будучи незавершенным, в 1931 году, комбинат уже имел разветвленную сеть железнодорожных путей - оживленнейшее движение по ним мешало людям передвигаться по заводу, затруднено было и сообщение Верхней колонии с воздвигавшимся в то время соц-городом. Однако вопрос о тоннеле все же оставался открытым.

*«Теперь о тоннеле. Приехал Сергей Миронович <Франкфурт>. Я ему говорю: «Вот тут - Верхняя колония. Там - соц-город. А вот завод, по заводу ходить нельзя, а так - ходить далеко. Давай, мы сделаем тоннель». Мы тогда подсчитали: два миллиона рублей, а теперь он стоит четыре миллиона. Сергей Миронович согласился сразу, мы бы его <тоннель> сразу прогнали, в ту же зиму, и все было бы в порядке. Но я чувствую, что его разубедил один американский специалист Аверон: «Знаете, дело большое, не- нужно. Можно без этого обойтись». Во всяком случае, бал написан протокол, где говорилось, что вопрос о тоннеле очень важный...» (из стенограммы бесед с И.П.Бардиным).*



Начало земляных работ

Еще при составлении проекта завода было решено людское и автогужевое хозяйство направить под завод. Предполагалось построить подземный проходной и проездной тоннель под всем Кузнецким заводом. Сооружение это было дорогое, большое и массивное. Видимо, масштабность работ и заставляла руководителей завода отложить начало дела на более поздний срок - новое строительство разделило бы промплощадку на две части. В самом центре завода надо было выкопать и вывезти десятки тысяч кубометров земли, и в этом огромном котловане производить большие и сложные железобетонные работы.

Но медлить с тоннелем, как бы его сооружение не затрудняло общий ход строительства комбината, было нельзя.

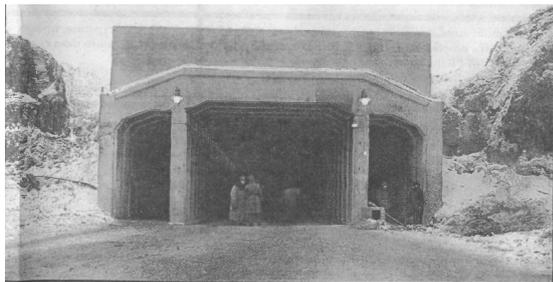
Первые котлованы начали копать в середине 1931 года. Работа шла под действующими путями горячего чугуна и шлака, вдоль линий подземной электросети и водопровода. Земли вытаскивали много: высота одних лишь стен должна была быть более семи метров. При рытье нижней части тоннеля выяснилось, что грунт здесь слабый, проектируемой нагрузки он выдержать не мог. Только после забивки 800 свай можно было не опасаться за надежность основания.

Прорыть котлован на все 544 метра (такова была общая длина тоннеля) было невозможно - это бы остановило другие строительные работы на заводе. Поэтому копали и бетонировали отдельными участками.

Летом 1932 года начали сдаваться в эксплуатацию основные цехи, постоянные железнодорожные пути - стройка тоннеля сильно тормозила эту работу. Было решено по разрытому еще котловану проложить временные деревянные мосты под рельсы. Сооружение получилось крепким, хотя и казалось воздушным, линии опирались только на края котлована, в середине же пути поддерживались балками.

Зимой 1932-33-го работали уже все цехи завода: производственная жизнь на

промплощадке кипела, нередкими стали несчастные случаи. Тоннель начал возводиться ударными темпами и к празднику 7 ноября был закончен. На фотографии, сделанной в декабре 1933 года, можно увидеть, каким он был тогда. Внешне - довольно скромный, внутреннее же пространство было очень свободным, по-своему интересным: 10-12 метров в ширину, 7,2 метра в высоту, вдоль всей длины было протянуто освещение, оборудованы светофоры и вентиляция.



Тоннель в декабре 1933 года

Напротив второй проходной, под седьмой колонной, как напоминание великого труда людей тех лет, располагается могила прораба верхней части тоннеля Александра Михайловича Заева. Он умер на строительстве в 1932 году.

Портал тоннеля, включающий боковое (в виде колонн) и верхнее (где впоследствии были помещены четыре ордена комбината) оформление, был сделан известным архитектором Николаем Александровичем Бровкиным в 1944 году. С тех пор тоннель оставался без изменений вплоть до сегодняшнего времени.

Виктория НАУМОВА

Фотографии и материалы предоставлены научно-техническим музеем имени академика И.П.Бардина