



# Жерло ада

Советская архитектура эпохи авангарда не только рвалась в небо, но и врвалась в землю, находя свою эстетику даже в таких сооружениях, как подземелья. И в нашем городе невиданный проект превращения подземелья в особый вид социалистического пространства был – таки реализован. Причём в условиях, когда официальный подход к трактовке подземелья советская власть ещё даже не выработала: московский метрополитен – этот эталон советского подхода к одухотворению подземного пространства – ещё не был заложен.

И поэтому совсем не зря одной из наиболее любопытных достопримечательностей нашего города стал открытый на площади Побед 7 ноября 1933-го самый длинный в Кузбассе автомобильно-пешеходный тоннель под КМК, что соединил Верхнюю и Нижнюю колонии. Сооружение почти символическое – его жерла-порталы выглядят сродни воротам ада. Да они ими и являются – через могильный холод подземелий выводят к огнедышащим цехам.

Тоннель уникален. Его длина – 540 метров, ширина основного тоннеля – семь метров и двух вспомогательных – по полтора – итого десять, высота до потолка – около четырёх метров. По каждой стороне перекрытия поддерживают по 307 железобетонных столбов. Над тоннелем построены три купола – очертания первого угадываются с площади Побед. Их цель – нагнетание воздуха. Обошлось сооружение подземного монстра Стране Советов в 6 миллионов рублей. “Большевикская сталь” 9 декабря 1932 года писала, что на строительстве тоннеля вынута 180 тысяч кубов земли, уложено 13 тысяч кубов бетона и железобетона, засыпано 6 тысяч кубов гравия и 62 тысячи кубов земли. Тоннель пересекают 25 железнодорожных путей и две шоссе-дороги, построено 16 мостов.

При рытье тоннеля выяснилось, что грунт не выдерживает проектную нагрузку – под ним был плавун, и пришлось забить дополнительно 800 свай. Кроме того, из-за недоделок ещё долгие годы в дождь он наполнялся грязью, а 12 июня 1937 года газета писала: “Тоннель получился узким, и это не позволяет пустить через него трамвай, который соединил бы Верхнюю колонию с Нижней”.

Работал на стройке и Андрей Севастьянович Филиппов – “человек-экскаватор” и почётный гражданин города впоследствии. Его бригада выработывала в смену до 300 кубометров земли. Лопата Филиппова хранится в Научно-техническом музее имени

И.П. Бардина – рабочая часть полметра на полметра.

Когда тоннель был пущен в эксплуатацию, Верхняя колония была едва ли не самой оживленной частью города. Во всяком случае, самой цивилизованной – точно: гостиница с номерами люкс с ванными, больница, школа, первый Сад металлургов (он же Сад Курако), в деревянных коттеджах на Орлиной улице жили иностранные специалисты. Так что выход на гору с оборотной (ныне) стороны тоннеля был сделан с особым тщанием: пешеходные дорожки уложены каменными плитами, природным камнем облицованы боковые стенки, а слева от входа наверх можно было подняться по затейливой каменной же лестнице. Нынешний же центральный вход, украшенный наградами КМК, тогда напоминал вход в пещеру.

Здесь, в пугающих сумерках, можно наткнуться на нечто совсем ужасное – прямо в стену вмурован гроб с не дожившим до пуска тоннеля прорабом Александром Михайловичем Заевым – он завещал похоронить его в толще заводской земли. Старожилы боялись ходить с Верхней колонии по ночам – говорят, дух погребённого здесь прораба и ныне вот уже сколько лет бродит под холодными и мрачными сводами тоннеля.

А история этой могилы такова. Заев внезапно заболел и умер от воспаления легких. Но перед смертью “чтоб избежать разрыва со стройкой, чтобы не уйти бесследно в пустоту.. просил похоронить... на том именно участке, который он вёл”, как писали тогда. Вот его

и замуровали в стену тоннеля, напротив второй проходной КМК. На чугунной доске читаем: “Здесь погребён прах кузнецкстроевца А.М. Заева, производителя работ по строительству верхнего участка тоннеля. Июль 1933 года”.

Есть довольно жуткие воспоминания о похоронах. “Обитый кумачом гроб, привязанный к стреле подъемного крана, торжественно проплыл в жгучем морозном закатном воздухе над головами тысяч собравшихся... Гроб возносился над пустотой – волнующий, значительный и необыкновенный... как лодка, готовая доплыть в синеву...”. “На могилу Заева, – повествует старожил, – насыпали гладкого речного щебня, а в ноги на щебень поставили четыре высоких решетчатых жаровни с коксом, чтоб влажная речная галька не смерзлась...” Фразы “жгучий морозный вечер”, “чтобы галька не смерзлась” не очень вяжутся со временем – умер-то Заев в июле...

Порталы тоннеля были построены десятилетием позже – в самый разгар войны, когда враг стоял у стен Сталинграда. Оттого, может быть, их стилистика запечатлела небывалой силы трагизм. Вообще они чем-то схожи с порталами станции метро “Павелецкая” в Москве, построенными в это же самое время. Портал амбразуры тоннеля решён по образцу римских триумфальных арок с полуколоннами дорического профиля.

Органичным продолжением тоннеля сразу же стал спуск-подъём от амбразуры тоннеля до Верхней колонии. Мощные

ступенчатые парапеты из настоящих квадров (блоков) естественного камня, обработанные под скалу. Наверху парапеты начинаются четверть-кольцами “клевшей”, перед которыми стоят два огромных цельных блока небольшой высоты – пьедесталы для так и не осуществлённых скульптур.

Перед порталом возвели две монументальные лестницы с арочными нишами. По лестницам можно было подняться сразу на уровень завода. И весь этот монументальный ансамбль построен (именно сложен, а не просто облицован) из тщательно обработанных квадров песчаника, когда швы доведены чуть ли не до толщины волоса. Асфальтовое покрытие, как тротуаров, так и самого шоссе, уложено по бетонному основанию, а не просто по гравийной подсыпке.

Этот апофеоз величия Верхней колонии звучит и по сей день, несмотря на поздние увечья, нанесенные в последней трети прошлого века. Местные легенды говорят, что триумфальный ансамбль тоннельного спуска был будто бы создан по проекту архитектора Михаила Посохина, который защитил диплом в Томском технологическом институте, а в 60-х годах был главным архитектором Москвы. Хотя имеются проекты местного зодчего – Николая Бровкина. Правда, в легенде об авторстве М. Посохина Н. Бровкину отдается приоритет в решении въездов трёх проходных, что расположены в теле самого тоннеля.

В ноябре 1995 года проведена реконструкция тоннеля: с помощью Новосибирской академии строительства он был изолирован бетонитовой глиной. Сегодня тоннель утратил свое прежнее транспортное значение – узкоколовый стал для автомобильного движения. Да и сообщаться через него сегодня особенно не с кем – Верхней колонии практически не существует: несколько зданий, пожарка да гаражи.

**Вячеслав Паничкин.**  
Фото из архива автора.