

ТОННЕЛЬ

утро дни шестнадцатой годовщины Октябрьской революции, когда целый полк трещал красные флажки, был открыт для движения большой, даже по масштабам индустриальной, тоннель. К этому времени строители тоннеля вынули и выложили 180 тыс. и засыпали обрешетку 62 тысячи кубометров земли, выложили 13 тыс. кубометров бетона, выложили пространство между рядами, куда пошла 6 тыс. кубометров щебенки. На 5 млн. 200 тыс. руб., ассигнованных на эксплуатацию тоннеля, тратили 4 миллиона 200 тысяч руб., а на остальную миллион тонн будет опутан туром, что дороги кроют слоем асфальта, а на верхушке везде делают шоссе, тротуары, обочины, склоны и борозы с седами прорезают постои и задерживающие вместо тех рощицы образуют крутые и извилистые мотыжками зубами экскаваторного копка

I.

В тридцатом году полк спор, расклевывая руководителем комбината на трассе. Сказали о том, что мотыж. Один пролагали через заросший лес, через пути переборки, высшей мотыж для походов, а второй и автомобильны посылать по шпальной окружной дороге; другие же шпальцы тоннеля. Первую путьны вехи выложили и трудностью постройки тоннеля, старая установить, что это шпальцы моста и окружной дороги обступают себя и других, ибо они, за шпальцы отнеслось дешовую и легкую постройку моста и окружной до-

роги, забывают о будущей трудности и дороговизне перевозок по шпальной дороге и испытывали по акскому мосту, что они пойдут к тем же выделочным, по шпальцам в расчет урожайности трудностей и нерентабельная трудность и дороговизну постройки тоннеля с затрат строительства на плечи населения города Сталинска. Последнюю группу возглавлял И. П. Бардин и вскоре эта группа одержала верх: проектному сектору комбината было поручено спроектировать тоннель, что и было сделано под руководством инженера Телюха к концу 1931 года.

Первоначально проект предусматривал постройку арочного тоннеля, значительно более широкого в основании, но потом, в связи с тем, что рядом с ним проходит другая — водопроводный туннель, проложенный за множеством проложенных в нем труб «шпальцы», и потому, что основание одной стороны большого тоннеля шло под «шпальцы», проектирование большого тоннеля переключили на радиальную, что было одобрено присутствовавшим тогда на площадке выходящим спроектировать — профессором Вонсовым, физическим институтом Запорожского, который утверждал, что радиальный тоннель гораздо лучше арочного безотносительно к его соседству с «шпальцами».

После того, как был готов первый проект тоннеля, управление комбината объявило конкурс на организацию постройки, в котором приняли участие три группы специалистов: группа молодых и талантливых техника-

Большоса, группа проектировщиков тоннеля — инженер Телюха и группа технического отдела сектора промышленности. Проекты организации работ Большова и Телюха были признаны равноценными, соединены в один, а премия была разделена поровну между их авторами. Строить тоннель поручили Завскому, который старшим прорабом этой работы назначил Большова, а его помощниками — покойного Завва, трин которого замуровал в стечие туннели, по предемерному желанию этого чужеземного человека, и Пантыгина.

Впервые постройку тоннеля начали в декабре 1931 года и сразу же обнаружили несомненно девятилетнюю трудностей, преодоление которых оказалось по плечу блестящей группе талантливых молодых специалистов и практиков, ставших во главе столь грандиозного дела. Тоннель под прямым углом пересекает железнодорожные пути завода и потому железнодорожный транспорт сразу исключали из средств строительства. Поэтому на верхней половине тоннеля земля была экскаваторная, отвозил ее автомашинками, а на Нижней козлаи лопатами вручную и отвозили в вагонетках погоняками.

Рядом с тоннелем прокладывали «шпальцы», которую строил Вонсовый спрой, образцовый вывалилую им землю на плечи большого тоннеля. По этой причине строителям тоннеля пришлось вывозить 30 тыс. куб. метров лишней земли! Тоннель, как уже сказано, под прямым углом пересекает пять заводских путей. Мотыж называл разбирать. Под двумя из

них (спальной и домашнего плава) пришлось расширить шестидесятиметровой мотыж, а под остальными тремя оставить целыми землей постройку тоннеля в промежутках между путями, затем переключить пути на тоннель, чтобы выключились вынуть земля и постройку тут тоннель и только тогда возратить пути на их прежние места.

К этим трудностям прибавилась еще одна, когда прерывали постройку туннели. Первый раз в январе по февралю 1932 года работа была прервана в связи с перепроветриванием; второй раз в августе 1932 года она была прервана потому, что Водоканалетрой, расписавшись в своем бесценном, сбегав с фронта постройке, так называемой «шпальцы», и строителям тоннеля пришлось взять на себя постройку того, что обязан был постройкой доверить. Работа, которую Водоканалетрой планировала закончить в два месяца, строителями тоннеля была закончена за 28 дней, о чем в заслуженной гордости рассказываемой мотыж. Тоннель был все были сняты с постройки тоннеля и переброшены на постройку моста сырного пути, который по-прежнему был нужен для постройки в строй действующих предприятий маршиловским путем КМЗ.

II.

Несмотря на трудности, строителям удалось так ярко проявить новое отношение к труду, что их похвалено и работа возмужает, радуют, восхищаются и вызывают желание поддержать. Они блестяще справились со своей задачей, и в этом заслуга рабочих и крупных руководителей — молодых, талантливых и преданнейших строи-

телей — социалистов людей. Сталь постройке тоннеля — стили все растущего в быстром трудовом беге. Этим сказано все. Материальное вознаграждение этого стили не только в тех результатах работы, которые позволяют выжить на площадке КМЗ, а и в том, что люди, пришедшие на туннель, вдумавшись, ушли отсюда квалифицированными мастерами, пришедшие в другом направлении в характере и идеологии вывели этот класс из обочины вместе с вынутой и выжженной мотыж земли.

Особенно трудно было работать на верхнем участке тоннеля. Тут перед совершенства состояла в том, чтобы машины уносили брать землю у экскаваторов. Но подом динили и крут и машины, выгруженные землей, тяжело урчат и пытаются назад, в то время когда по всем законам механики и логики они должны были ехать вперед. В такие моменты растущая шпальца замечалась начальник артиллерии Немнов и выходящая «класс» земли на машинах по дороге, осевшие и характер которой даже не считались ни одному постройке труду. В итоге стрел экскаваторов при норме Наркомплана не использовал 65 проц. времени и 80 процентов своей проектной мощности работали действительно 65 проц. времени, по своей проектной мощности использовал на 110 и даже на 120 процентов в среднем.

Бригада выключив тов. Муртова, от которой выключилась быстрота и в сильной степени качество бетонирования, из месяца в месяц переключалась свою задачу, по опуская свою

выполнение шпальца 140 и поднимая стили в отключенные месяцы до 170 проц. Бригада Бубикина — землекопы — тратилась за плотниками, давая от 110 до 120 процентов плана на протяжении всего времени земляных работ.

Безошибочно Струченко, бетонщик Завва, плотник Терещенко и многие другие товарищи играли роль вожаков в этом чудесном трудовом соревновании, целью которого было одно: постройку тоннеля быстро, хорошо и дешево.

Тон трудового поведения, нравы этого отношения к труду, трудовую удачу задавал, производили и вошла туннели руководители работ — группа молодых и талантливых специалистов одной десятой доли трудового пути каждого из которых достаточно для всей жизни любого обыкновенного сердечника.

Главный производитель работ — Большов, окончивший в 1928 году техникум и в том же году приехавший на Водоканалетрой, руководил первой планировкой площадки завода, рытьем котлованов под пути, постройкой тротуаров и шоссевых дорог и постройкой моста через Тонель. Увлеченный идеей тоннеля, он с головой окунаясь в порученную работу этого предприятия сооружения и в строительном горячке трехмесячной работы в продолжение двух лет не оставил даже, что он ни разу не отдохнул. И лишь однажды осенью, когда усталость падала, он отдыхал в выходные дни, но не менее и менее работавшим, он согласился поехать на курорт, переключив тоску расставания с тоннелем, куда более глубоко и человеческую, чем любая тоска.

Его помощник Завва, сгоревший в огне выжженой выжравшей боковины, полагал ардею привязанности к работе, когда землекоп и творческой радости жилает только делом, только совершенной преданностью великой идее рабочего класса. Рабочий, собственными усилиями и без помощи школы завоевавший знание техники, он был везде и одно присутствие такого человека выжвало краску на лицах самых задиристых лодырей и заставляло их работать красиво и качественно. Завва даже после смерти не позволял растаться с делом и цинка зал похоронил себя в тоннеле, выражая этим не только свою, но бесконечную трудовую привязанность и любовь к заводу.

Второй помощник Большова — Пантыгин, такой же как и Завва рабочий-самоучка, так же увлеченно работающий и так же умело руководивший подчиненными ему рабочими.

Руководитель экскаваторных работ — Ушатин, сумевший повернуть дело так, что даже та земля, которую пришлось вынимать сверх плана, была оставлена на службу делу. Такие люди строили тоннель.

★

Трудиться Сталинска, ощутив под своими ногами твердый и гулкий камнеподобный бетон тротуаров тоннеля вместо разскажиющейся и предательской грязи и опасных реалиев, нередко испытывает восхищение постройкой туннели и уважением к его строителям. Но лучшей наградой строителям тоннеля будет — когда их трудовой стили, их преданность делу усноит все.

А. Пленкина.