

Простоял 90 лет и ещё постоит! Тоннель КМК в Новокузнецке отмечает юбилей (ФОТО, ВИДЕО)

[07-11-2023](#)

[Местные новости](#) ► [История](#)

Уникальный для Советского союза объект работает и сейчас.

Сегодня мы расскажем о строительстве тоннеля КМК и его важности в современной истории Новокузнецка, которая началась со времён Кузнецкстроя. В конце 20-х годов прошлого века на левобережье Томи начинается строительство одного из крупнейших в мире металлургических предприятий – будущего Кузнецкого металлургического комбината. В 1926 году Государственная комиссия определила место под возведение комбината, и в 1928 году сюда начинают съезжаться строители. Селились они в районе Верхней колонии — у подножия Старцевой горы на площадке, выбранной под заселение рядом с будущим заводом.

Изначально рассчитанное на выпуск 400 тысяч тонн чугуна в год, предприятие постепенно расширяло мощности и достигло показателей в 1 млн 200 тысяч тонн. В связи с этим увеличивалось количество строителей и инженерно-технических работников, рабочих. Так часть из них начала селиться ниже строительной площадки — появилась Нижняя колония. И тут возникла проблема перемещения людей с одной колонии в другую.

Пётр Лизогуб, заместитель директора по науке Новокузнецкого краеведческого музея:

«Контуры завода уже намечались, и у руководителей, в том числе Ивана Бардина, возник вопрос, а как же люди будут перемещаться с Верхней колонии в Нижнюю и обратно. Ведь всё будет застроено и прохода не будет. Вот тогда и родились три плана, как соединить колонии. Первый предполагал сооружение виадука с переходом с одной части завода на другую. Вторым план — сделать объездную дорогу в обход строительства. Третий — строительство тоннеля. Предлагалось прорыть его непосредственно под строительной площадкой. Сложилось три группы руководителей, которые приводили аргументы за каждый из проектов. Слабостью виадука его противники считали то, что он мог быть только пешеходным, а проезд по нему транспорта был невозможен. Вариант с объездной дорогой был относительно дешёвым и простым, но все понимали, что уставшие после смены металлурги не пойдут в обход по дороге, а будут передвигаться через площадку завода, по железнодорожным путям, покрывшим сетью всё вокруг. Третью группу, предлагавшую построить тоннель, возглавлял Бардин, и аргументы специалистов победили в борьбе за выбор варианта соединения двух посёлков».

Группу проектировщиков возглавил инженер Роман Телух. Был спроектирован рамочный тоннель. Учитывая, что строительная площадка комбината была уже достаточно развита, были построены многие объекты, возник вопрос, как возводить тоннель. И тоже было предложено три варианта — предпочтительным оказался проект Телуха, но с учётом предложений молодого на тот момент прораба — техника Михаила Больнова. В помощниках у него были Александр Заев и Пантыгин, занимавшийся плотничьими работами. Всего же на строительстве тоннеля было задействовано порядка тысячи человек.

Было принято решение строить тоннель открытым способом. Работы начались в декабре 1931 года. Рыть тоннель приходилось вручную, а землю вывозить вагонетками. Причём проложить его нужно было под действующими железнодорожными путями, вблизи горячего чугуна и шлака, вдоль линий подземной электросети и водопровода.

«Некоторые железнодорожные пути можно было на время демонтировать, но часть из них имела стратегическое значение — без них завод бы просто встал, - рассказывает Пётр Лизогуб. — Таковых было всего пять, и под две линии было решено сделать деревянные 60-метровые мосты, а под три — оставить целики земли, в которых прорыли тоннели. При завершении строительства пути подвинули на новые насыпные земляные целики, и таким образом смогли сделать перекрытия тоннеля. Если говорить о цифрах, то в итоге подземная часть тоннеля составляет 540 метров — это был самый длинный тоннель в Кузбассе, да и во всем Советском союзе на тот момент. Общая протяжённость — более километра».

Смета составляла чуть больше 5 млн рублей. При строительстве было вынута 180 тысяч кубометров земли, а затем в своды засыпано порядка 60 тысяч кубометров. Использовано более 13 тысяч кубометров бетона и железобетона, засыпано 6 тысяч кубометров гравия. При рытье нижней части тоннеля выяснилось, что грунт здесь слабый, проектируемой нагрузки он выдержать не мог. Пришлось дополнительно вбивать 800 свай. И именно здесь пришлось использовать в основном ручной труд — рыли лопатами. В верхних частях тоннеля строители уже пользовались экскаваторами и другой техникой. Была даже женская бригада экскаваторщиц, которая себя очень хорошо зарекомендовала.

Ещё одной проблемой при строительстве стал затяжной подъём на выезде из тоннеля. Зачастую гружённые грунтом не слишком мощные грузовики не могли заехать в горку, и водителям приходилось на ходу придумывать способы её преодоления — дорогу приходилось укатывать или пользоваться цепями для колёс.

И вот менее чем за 2 года строительство тоннеля было закончено — к праздничной дате 7 ноября 1933 года. Со стороны Верхней колонии на входе в него состоялся торжественный митинг, была перерезана красная ленточка — запуск перехода стал очень знаковым событием для горожан.

Поясним, что по каждой стороне перекрытия поддерживают по 307 железобетонных столбов. Над тоннелем построены три купола — их цель — нагнетание воздуха и дополнительное освещение. По ходу движения по тоннелю справа можно наблюдать 3 выезда из тоннеля — проходных, ведущих к цехам комбината. В 1937 году на всех трёх выездах из тоннеля на завод были установлены светофоры.

Есть и такое описание тоннеля, опубликованное на сайте библиотеки им. Гоголя: *«Вход в портал со стороны Верхней колонии отделан тёсаным бутовым камнем, его добывали на карьере Старцевой горы. Мощные ступенчатые парапеты камня ведут к амбразуре тоннеля. Наверху парапеты начинаются четверть-кольцами «клеишей», перед которыми стоят два огромных цельных блока небольшой высоты — пьедесталы для так и не осуществлённых скульптур. Портал амбразуры тоннеля решён по образцу римских триумфальных арок с полуколоннами дорического стиля. Перед порталом возведены две монументальные лестницы с арочными нишами. По лестницам можно подняться сразу на уровень завода. Асфальтовое покрытие как тротуаров, так и самого шоссе уложено на бетонное основание».*

Пётр Лизогуб, заместитель директора по науке Новокузнецкого краеведческого музея:

«Надо сказать, что вот этот тоннель, который был прорыт от Верхней колонии до Нижней, был не единственным. Рядом в начале осени 1932 года был сооружён ещё один тоннель. Он был чисто технический, и по нему проходили коммуникации от водоподъёмной галереи до ТЭЦ. Трубы были диаметром 900 мм. На первом этапе, когда их прокладывали, предполагали, что они будут в земле — сначала так и было сделано, но грунт стал промерзать, происходили аварии, которые было сложно обнаружить и устранить. Поэтому в 32-ом году трубопроводы пустили по тоннелю, который назвали «гитара», за схожесть 7 ниток труб на чертежах со струнами гитары. Тоннели строились параллельно, но «Водоканалстрой» не справился с задачей, и пришлось иттурмом брать второй объект, что было успешно сделано — за 28 дней второй тоннель был закончен».

Главный же тоннель КМК простоял без серьёзного капитального ремонта 90 лет. Были периодически какие-то восстановительные работы и усовершенствования, но в целом он был и остаётся настоящим памятником героического труда строителей.

Свидетельством этого может послужить, например, то, что в 1933 году в тоннеле был захоронен прораб верхнего участка строительства Александр Михайлович Заев. Он умер от воспаления лёгких, а перед смертью попросил похоронить его в тоннеле, чтобы навсегда остаться с главным делом своей жизни. Рабочие исполнили завещание товарища — в стене тоннеля была вырыта небольшая ниша — вроде склепа, и туда помещен гроб Заева. В 1960-х годах на стене тоннеля была установлена мемориальная доска с текстом: «Здесь погребен прах кузнецкстроевца А. М. Заева, производителя работ по строительству верхнего участка тоннеля. Июль 1933 года».

В августе 1933 года в Сталинске побывал нарком тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе. Ему показывали строительство завода, цехов и провезли по тоннелю. Проехав по нему, он сказал только два слова: «Умно придумано». И по сей день тоннель КМК является образцом технической мысли и трудового энтузиазма.

Добавим, что строительство тоннелей в нашем городе не получило особого распространения, в том числе, из-за особенностей рельефа местности. Но есть ещё один тоннель — на въезде в Новоильинский район, которым он стал в 1998 году (ранее микрорайон). На дорожной развязке был построен объект хоть и более скромный по протяжённости — порядка 85 метров, но не менее монументальный. Как известно, закрытый на реконструкцию тоннель, точнее его фундамент, [не могут демонтировать](#) с лета этого года. Видимо, хоть его и строили не кузнецкстроевцы, но к выполнению задачи строители тоже подошли со всей серьёзностью.

Напоминаем, что более подробный и интересный рассказ об истории тоннеля КМК Новокузнецка и людях, причастных к его возведению, вы можете посмотреть на видео.