

В тот же период и в том же месте появился ещё один «драйвер роста» — строительство большой сортировочной станции. Поток грузов через Пермский железнодорожный узел с каждым годом увеличивался, однако развивать путевое хозяйство на Перми II было, в общем, некуда. Здесь было тесновато. Крупногабаритные мощные паровозы новых типов не могли развернуться — не влезали на паровозный круг. Им приходилось для манёвра уходить через Каму на поворотное кольцо у Пролетарской.

Решение о строительстве новой сортировочной станции за Камой было принято ещё в годы Великой Отечественной войны. Так же, как и планы строительства новых железнодорожных путей в Пермском крае. Парадоксально, но факт: реализация этих планов произошла не во время существования самостоятельной Пермской железной дороги (1939-1953), а после включения её в состав Свердловской железной дороги.

В 1953-1956 годах были введены в строй и полноценный новый узел обработки грузов Пермь-Сортировочная, и железнодорожная ветка Пермь — Углерурская, открыты Дом культуры железнодорожников, клуб «Локомотив», развернулось строительство жилья в посёлках Окуловском и Железнодорожном, в районе Перми II.

Появилась передаточная железнодорожная ветка вдоль правого берега Камы от Пролетарской до Камской ГЭС. Пока не появился автомобильный мост, только железная дорога надёжно связывала раскинувшуюся на оба берега Пермь. Электрички и пригородные поезда в то время ходили с частотой современных автобусов, и, по свидетельствам старых пермяков, хватало 20 минут, чтобы добраться с Паркового на Пролетарку.

## Рельсы как фактор развития

В XIX веке развитию Перми поспособствовали речной флот и кормилица Кама. В XX веке главным локомотивом, что мог «протолкнуть» ту или иную местность в светлое будущее, был, собственно, паровоз. Наличие железной дороги становилось главным фактором



при принятии «наверху» стратегических решений с долгоиграющими последствиями. Как оказалось, строить новые железные дороги у царского режима получалось лучше, чем у пролетарского государства. Поэтому сходу повезло тем, у кого успели проложить рельсы ещё до 1917 года.

Для Перми главным достоинством в новых условиях оказалось её нахождение на главном ходе Транссиба. Спрямяющий путь через Кунгур был проложен в 1907-1910 годах. Теперь через новый вокзал Пермь II пролегла магистраль из Петербурга до Владивостока. Ещё на стадии проектирования этого пути Пермская городская дума предложила устроить вокзал в начале улицы Кунгурской (нынешнего Компроса, то есть в районе Комсомольской площади), куда предполагалось сделать ответвление от основной магистрали. Но железнодорожники этот вариант отвергли, посчитав наилучшим расширить станцию Заимки — фактически загородную на тот момент.

Прошло всего несколько лет после дискуссий о месте нового вокзала, и железнодорожная ветка в нужном направлении всё-таки появилась. Правда, произошло это в интересах не города, а могущественного военного ведомства. На южной окраине Перми развернулось большое строительство для размещения артиллерийских частей, получивших из-за цвета зданий название «Красные казармы». Для подвоза материалов и самой артиллерии и были проложены рельсы от станции Бахаревка.

Когда в Москве решали вопрос, где разместить крупнейший в стране завод авиационных моторов, выбор пал не просто на Пермь, а на ровный лесной участок между Бахаревкой и Красными казармами, где имелась и железная дорога, и дореволюционный кирпичный завод (специально созданный под возведение казарм).

В 1930 году Пермь получила благодаря железнодорожной ветке мощную взлётную полосу, по которой начала разбег в своё авиакосмическое