



будущее. По сути, образцовый Сталинский посёлок и не менее образцовый завод того же имени и стали той «Пермью Второй», которая появилась не как станция, а как образец нового облика бывшего купеческого города при новом технологическом укладе.

Хотя с дореволюционных времён существовала сельхозколония Липовая Гора, в 1920-е годы ставшая опытным хозяйством аграрного факультета университета, южная окраина Перми при любом раскладе должна была стать индустриальной. У моторостроительного завода были проекты-конкуренты. Здесь предполагалось построить большие железнодорожные мастерские с перспективой превращения в паровозостроительный завод. В другом варианте на этой площадке должна была разместиться орудийная фабрика по производству стволов крупных калибров. Нехватка места у Камы не давала развиваться на своём месте ни заводу им. Шпагина, ни Мотовилихинскому заводу.

Мотовилиха — Молотово — Молотов

«Пермь живёт за счёт Мотовилихи. Нужно присоединить Мотовилиху к Перми». Такой пространственный заголовок взывал со страницы газеты «Звезда» за 1927 год. Это было непростое для истории города время — Пермь терпела системное поражение в правах и от мстительной новой столицы Урала, и от новой власти, которой не нравилось купеческо-чиновниче-церковное прошлое бывшего губернского города.

Присоединить Мотовилиху с её безукоризненной пролетарской родословной и 50 тыс. человек населения (что делало Пермь по всем параметрам крупнее тогдашнего Свердловска) — лучшая мысль, которая могла родиться в головах патриотичных служащих окружного исполкома. Но соль в том, что автор упомянутой статьи — мотовилихинец. Он писал, что рабочие Мотовилихи несут свою зарплату в многочисленные центры торговли и

развлечений Перми, лишая свой посёлок товарооборота, а значит, и налоговых поступлений. В итоге Мотовилиха утопает в грязи и мраке, как во времена царизма, а «Пермь помалкивает и живёт светло, уютно и чисто».

От Перми до Мотовилихи было всего четыре версты. Но связанные единой судьбой населённые пункты, одно время даже называвшимися практически одинаково — Молотово и Молотов, — преодолевали это расстояние двести лет — если считать со времён строительства на Егошихе и Большой Мотовилихе плотин двух медеплавильных заводов.

Трудно сказать, в самом ли деле торговая Пермь проявляла к Мотовилихе лишь меркантильный интерес. Во всяком случае, запуская в 1926 году первую автобусную линию от Перми II до Мотовилихи, серьёзно анализировали, насколько крупные суммы (а они оказались немалыми) тратит руководство Мотовилихинского завода на льготные железнодорожные билеты для своих рабочих, живущих в «коренной» Перми. Однако прокладка трамвая оказалась делом гораздо более дорогостоящим, и одни мотовилихинцы его окупить не могли. Но трамвай пошёл — в 1929 году, в один день и час с трамваем в Свердловске. И что примечательно, в Свердловске первый трамвайный маршрут был довольно коротким — от вокзала до областного комитета советской власти. А вот в Перми линия протянулась на десяток километров — и фактически дублировала отлаженно работающую железную дорогу.

Трамвайный звонок слышали и в Москве — постановлением правительства РСФСР в 1929 году Мотовилиха и Пермь стали одним городом. А там протянулись и Кислотный, и остальные посёлки, вплоть до Лёвшино.

Однако ситуация неожиданно изменилась после рабочего визита В. М. Молотова в Пермь и Мотовилиху. Видимо, состояние коммунального хозяйства этого рабочего района не понравилось правой руке «вождя народов». Или у Свердловска были свои соображения — ведь там ещё не было Уралмаша и звание «пролетарской столицы Урала» вызывало пермские насмешки. В 1932 году областная власть