



(крупнее был только Мотовилихинский завод).

Наличие лесоматериалов и подъездного пути натолкнуло управление Пермской железной дороги построить на проложенной Балашовыми ветке шпалопропиточный цех. В советское время вокруг него образовался посёлок Шпальный, затем превратившийся в микрорайон Парковый. Балашовский посёлок стал микрорайоном Красный Октябрь, а деревня Скандаловка — микрорайоном Заостровка.

В послеперестроечное время оживление в Заостровском грузовом порту заметно упало. Эстафета развития перешла к расположившемуся неподалёку Мостоотряду 123, который занялся сооружением важнейшего объекта — Красавинского автомобильного моста и западного объезда Перми. Одновременно с мостом через Каму был возведён новый мост через Мулянку, проложена скоростная автострада, связавшая воедино Парковый, Заостровку, Закамск, Верхние Муллы и Балатово.

* * *

История роста Перми вширь показывает: город постоянно был ограничен в своём развитии условиями пересечённой местности. «Искушение Егосихинского лога», заставившее в своё время поставить именно здесь плотину медеплавильного завода, предопределило пермскую судьбу быть нерационально раскинутым на огромном пространстве и в то же время — не иметь широкого горизонта.

Имелись ли у Перми другие варианты конфигурации городского ландшафта, а следовательно, и иных темпов роста? Разумеется. Если бы город естественным образом вышел из своего подлинного исторического гнезда — Никольской слободы. В «верхнемуллинском» варианте Пермь стояла бы не на холмах и оврагах, а на обширном ровном месте — со всеми вытекающими из этого плюсами.

Не говоря уже о том, что тогда в Перми бы отмечали как минимум 400-летие.

всё камское судоходство. Вторая — появление здесь же в 1910 году крупнейшего в России лесопильного завода Балашовой. Графиня Екатерина Балашова (в девичестве — Шувалова) унаследовала многочисленные земли графини Шаховской, в которые входили и окрестности Мулянки.

Строительство гавани требовало крупного государственного финансирования, и всё время откладывалось, последний раз — уже в конце 1920-х годов. Гавань для зимовки судов с небольшими затратами соорудили в Нижней Курье.

Влиятельные промышленники Балашовы оказались проворнее, чем губернские власти, и не только в короткий срок построили с помощью шведских специалистов самое современное по тем временам предприятие (ныне — «Красный Октябрь»), но и проложили к нему железную дорогу от станции Пермь II. На строительстве железной дороги и моста через Мулянку (теперь это автомо-

бильная дамба по улице Красина) трудились татары, обычно приезжавшие в Пермь на покос, но из-за сильной засухи 1911 года оказавшиеся без работы. Как пишет краевед Виктор Семьянников, первым поселенцем здесь стал Гарей Магоманов по прозвищу Скандал, отчего получил название весь посёлок — Скандаловка. В 1930-е посёлок стал основой для нового экономического объекта — Заозёрского порта. Таким образом, дореволюционный проект гавани-порта разделился на две части: гавань на курьинском берегу и порт на заостровском.

На правом же берегу Мулянки, где по плану должна была быть гавань, возник посёлок лесопереработчиков Екатерининский (в честь Екатерины Балашовой). В разговорах его называли Балашихой, и после революции это название стало официальным (прежнее ассоциировалось с царизмом). Лесопильный завод по числу рабочих — около 4 тыс. — был на 1917 год самым крупным пермским предприятием