

ВОСПОМИНАНИЯ

Мост*

Ровно полвека назад было налажено полноценное автомобильное сообщение между двумя берегами Камы



АНДРЕЙ КЛИМОВ,
СЕНатор от ПЕРМСКОГО КРАЯ

Те, кто живёт у больших рек, не понаслышике знают, сколь важную роль в жизни играют мосты. Первый пермский мост через могучую Каму открылся в последний год XIX века. Мост был железнодорожным, особой важности. Он через Транссиб соединил с Сибирью и Дальним Востоком всю Европу. На трети сутки по нему из Перми можно было доехать до столичного Петербурга — немыслимая по тем временам скорость!

Но жители Перми, из тех, кто не ездил паровозами, ещё более полуверка перебирались на правый берег по стариинке. Моя бабушка Елена Николаевна, рождённая за год до пуска железнодорожного моста, рассказывала, как моло-денькой девушкой она по срочной необходимости перевозила через Каму на вёsselной лодке младших в семье детей (не умея при этом плавать).

Зато мой отец Аркадий Дмитриевич, моряк Балтийского флота, не раз на спор форсировал километровую реку вплавь. Однако большинство земляков резонно предпочитало летом паромные переправы, зимой — ледовые дороги.

Я сам хорошо помню речные трамвайчики, сновавшие с левого берега в Верхнюю и Нижнюю Курью. Уже тогда в створе ул. Попова из воды виднелись опоры будущего камского автомобильного моста. Сам мост сдали ровно 50 лет назад — к юбилею Великой Октябрьской социалистической революции (так назывался тогда переворот 1917 года). Кстати, на следующий год после большевистского вооружённого мятежа вспыхнула Гражданская война, в которой особую роль играли телеграф и железная дорога.

Обе эти нити, едва удерживавшие распадавшуюся страну, пролегали именно через наш железнодорожный мост. Не случайно сражения Красной армии с Белой гвардией Колчака с особой силой разгорелись именно в Прикамье (Пермская операция 1918–1919 годов). Позже они стали прообразом событий вокруг города Юртина, описанных во всемирно известном романе Бориса Пастернака «Доктор Живаго».

Мой дед Степан Николаевич служил в описываемые времена телеграфистом у красных. А бабушка Лена, его будущая супруга, едва не была расстреляна как дворянка. Всех «подозрительных» большевики сгнояли тогда во двор духовной семинарии на крутом камском берегу (потом там разместилось военное училище). Именно оттуда дед её чудом и вывел, а иначе меня и на свете не было бы.

Справедливости ради стоит отметить, что пересекать Каму в районе Перми стало гораздо легче ещё до ввода первого городского автомоста. С конца 1950-х годов, после завершения строительства Камской ГЭС, через её плотину началось интенсивное автомобильное движение. Но в сравнении с новым мостом это был просто тонкий ручеёк. Мост же позволял наладить даже трамвайное сообщение с правым берегом. Именно на трамвае ездили мы жарким летом на многолюдный городской пляж и в курынинский сосновый бор.

Впрочем, пешком по 998-метровому мосту я тоже не раз хаживал, даже в зимнюю стужу. Кстати, первый повод пройти по нему был весьма курьёзный. Тогда, ещё школьником, я решил провести эксперимент: написал несколько экземпляров писем на русском и английском языках, запечатал их в бутылки и кинул с середины моста. В записках был мой адрес и просьба ответить нашедшего это нехитрое послание. Увы, до сих пор мне никто так и не ответил.

Между прочим, в годы, когда я наивно отправлял в камские воды

бутылки с письмами, мне казалось, что новый мост будет стоять вечно, наподобие египетских пирамид. Оказалось, что всего через несколько десятилетий его эксплуатационный ресурс стал таять буквально на глазах, а периодические ремонты оказывались бессильны. Свою роль, без сомнения, сыграл поток машин, возросший в несколько раз. Автомобилили ещё 20 лет назад вытеснили с мостового полотна трамвайный маршрут за Каму (вместе с рельсами). Теперь наш постаревший мост в часы пик — сплошная транспортная пробка.

Слава богу, в начале XXI века (не без помощи программы объединения Пермской области и Коми-Пермяцкого автономного округа) удалось с участием Федерации построить ниже по течению Красавинский мост. Он не только дал возможность разгрузить Пермь от транзитного транспорта, но и стал для немалого числа пермяков удобным дублёром первого муниципального моста.

Сегодня продолжаются споры, где бы лучше поставить очередной (третий) автомост через Каму. Задача не из лёгких. Дело не только в значительных затратах. Мосты, как и вообще солидные инженерные и архитектурные объекты, рассчитанные на 50–75 и более лет, нельзя возводить, руководствуясь текущей конъюнктурой и субъективными взглядами. Например, когда прежнее руководство лоббировало на въезде в Пермь со стороны первого автомоста сооружение так называемых ворот Прикамья, я был резко против. Дело не только в том, что уже тогда судьба старею-

щего муниципального моста вызывала сомнения и тревоги, — в итоге «ворота» могли оказаться ведущими в никуда.

Поспешное размещение невыразительных высоток на гребне левого берега у съезда с моста разрушило общий вид на наш город с Камы, подавило классический силуэт Кафедрального собора (художественной галереи) и других знакомых с детства архитектурных объектов краевого центра. К тому же, насколько я знаю, особого спроса на квадратные метры в возникших «половоротах» (точнее, очередном остеклённом железобетонном параллелепипеде) до сих пор нет и не предвидится. Кто за всё это ответил, понятно: никто. Хотя имена авторов и сторонников этого «креатива» известны.

Остаётся надеяться, что это был последний «смелый эксперимент» с нашим городским ландшафтом в районе пермской набережной, явно заслуживающей лучшего будущего.

Искренне не хочется заканчивать этот текст на печальной ноте. Между тем я был бы счастлив увидеть на своём веку и очередной прекрасный мост, и преображенную набережную, достойную как краевой столицы, так и величавой Камы. Было бы здорово сохранить для пермяков и нынешний автомост (половека таким объектам не приговор). Но для воплощения подобных надежд важно, чтобы те, кто будет принимать окончательные решения, исходили в первую очередь из наших с вами интересов и делали свою работу с подлинной любовью к городу и краю.

ФОТО Константин Долгановский

