

## УРБАНИСТИКА

строение. По фасаду сделан декоративный портик. Сначала Павел Корчагин сомневался, что эта часть здания могла быть построена ещё в XVIII веке, но когда увидел внутренние помещения, расположенные под заводской столовой, все сомнения рассеялись.

За обеденным залом, где суровые путейцы подкрепляются вишневым и беляшами, расположена узкая винтовая лестница, ведущая на первый этаж, который на метр ушёл в землю. Ещё недавно здесь находился пищеблок заводской столовой — внизу работали горячий и холодный цеха. Но в связи с сокращением штата завода содержать собственное пищевое производство оказалось нецелесообразным, и в последние годы площади пустовали. Облупившаяся зелёная краска, кругом сломанная мебель и прочий хлам... А над этим — описанные в источниках сводчатые потолки, арочные перекрытия и окна. Всё это сохранилось. Оценив толщину стен в 90 см, внимательно изучив планировку и кирпичную кладку, археолог Корчагин окончательно пришёл к выводу: каменное строение I Пермской городской думы сохранилось в своём уникальном виде. Там, где сейчас стоят брошенные электроплиты, когда-то заседали первые власти губернской столицы. «Других двухэтажных кирпичных зданий со сводами на грани XVIII–XIX веков тут просто не могло быть», — говорит сотрудник РАН. Это подтверждают и планы города, где магистрат отмечен именно здесь — на перекрёстке современных улиц Советской и Островского, чуть в глубине, со стороны Петропавловского собора.

## Завод Ш

Тяжёлый удар по старому центру нанёс пожар 1842 года. Окончательно же промзоной он стал после открытия в 1878 году Горнозаводской железной дороги, соединившей Пермь и Екатеринбург. Первые 28 лет дорога была «островной», то есть не связанной с единой железнодорожной сетью России. Продукция уральских заводов по ней доставлялась в Пермь, где товары перегружали на речные суда. Чтобы далеко не носить грузы, железнодорожный вокзал, а вместе с ним и ремонтные мастерские, разместили напротив камской пристани. Соседство Перми I и Речного вокзала определила уральская логистика XIX века.

Большинство промышленных зданий на территории «Ремпутьмаша» — ровес-



Железнодорожные мастерские 140 лет назад были для Перми исполинскими зданиями

ники Горнозаводской железной дороги. Особое место среди них занимают Главные железнодорожные мастерские, открытые 21 мая 1878 года. Для того времени это было суперсовременное предприятие. Ремонт паровозов на нём был организован по принципу конвейера: локомотив двигался через цех по железной дороге, а запчасти к нему подвозили на тележках по трём узкоколейкам, про-

самодержавие!». В 1923 году Главным железнодорожным мастерским в Перми было присвоено имя Шпагина, в 1927 году мастерские переименовали в Пермский паровозоремонтный завод им. А. А. Шпагина. В 1937 году Шпагина расстреляли как врага народа.

Помимо Алексея Шпагина в Главных железнодорожных мастерских работали писатель Владимир Королен-

новили раньше скульптурной композиции на Компросе. Да и знание о том, что внутри заводоуправления спрятано очень старое и важное для истории города здание, здесь передавалось из поколения в поколение.

Низина в устье Егошихи значит для Перми не меньше, чем Заячий остров для Петербурга или Боровицкий холм для Москвы, — здесь начался город. И просторные цеха мотовозоремонтного завода с фигурной кирпичной кладкой, чугунными лестницами, коваными перекрытиями могут стать отличной площадкой для художественного или музейного кластера. Примеров успешного освоения подобных промышленных объектов культурными институциями в России достаточно. «Конечно, эта территория для Перми — место совершенно особое. И решение вернуть его городу я считаю абсолютно правильным. Но при этом завод им. Шпагина долгие годы хранил не только свою историю, но и историю Перми. И память о том, что 140 лет на этой территории работали железнодорожники, тоже нужно сохранить. Вычеркнуть это будет ошибкой», — сказал Павел Корчагин, подводя итоги посещения завода.

### Низина в устье Егошихи значит для Перми не меньше, чем Заячий остров для Петербурга или Боровицкий холм для Москвы, — здесь начался город

ложенным перпендикулярно. Поэтому Главные железнодорожные мастерские построены в виде буквы Ш.

В 1906 году на работу в мастерские устроился Алексей Шпагин. Ему предстояло стать видным большевиком, депутатом II Государственной думы от Пермской губернии. На одном из заседаний Шпагин выступил со знаменитой речью, закончившейся словами «Долой

ко и Герой Советского Союза Валентин Стариков, по свидетельствам старожилов, отличавшийся богатырской силой. В память о каждом из них на предприятии установлены мемориальные доски. На заводе им. Шпагина всегда бережно относились к истории, здесь два десятка монументов и мемориальных досок, среди которых есть, например, памятник «Пермяк — солёны уши». Его уста-

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ



Первый памятник «Пермяку — солёны уши»



Петропавловский собор с территории завода выглядит более величественно

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ