

О высоте и ресторане

В начале 1990-х для Перми был утверждён проект новой телевышки. Её должны были возводить на улице Крупской, примерно там же, где построили сейчас. «Игла», что сдана недавно, высотой что-то порядка 290 м. Та, которую должны были начать строить, была высотой 340 м. На отметке 100 м у неё был вращающийся ресторан. На 200-метровой отметке — смотровая площадка. Вышка была обеспечена лифтами и открытым доступом. Начать строить не успели, потому как в 1992 году строительство в России прекратилось.

О реках и мостах

Второй мост через Каму был спроектирован в Мотовилихе, в районе площади Восстания. На правом берегу он выходил соответственно в Верхней Курье, примерно там, где сегодня стоит храм. Были подписаны все необходимые документы, открыто финансирование. Я начал готовить площадки для организации производственной базы, а затем и стройки. Стал оформлять снос жилых домов, что мешали строительству. Вдруг меня вызвала наша «управляющая компания», которая всеми руководила, но ни за что не отвечала (*имеется в виду КПСС. — Ред.*). Попросили принести проект. Посмотрели, спросили: «Ты что, хочешь улицу 1905 года закрыть мостовыми переходами?» А в документах так и было прописано: порядка 2/3 улицы закрывалось. Я отвечаю: «Ничего страшного в этом нет. Проект согласован». Через неделю мне поступила команда стройку закрыть. Живы были ещё три участника Мотовилихинского восстания. Их возмутило, что на месте, где стояла баррикада, будет построен мост. Стройку закрыли. Дискуссии о месте нового моста не прекращаются и сегодня.

Интересно, что от Чусовского автомобильного моста в своё время просто отказались. Изначально было так: место самого первого железнодорожного моста через Чусовую было затоплено при заполнении водохранилища после строительства КамГЭС. Так что мост переносили заранее ровно на то место, где он сейчас. Работу эту выполняли



субподрядчики «КамГЭССтроя». Рядом с перенесённым железнодорожным мостом был запроектирован и широкий автомобильный. Однако тогдашний руководитель «КамГЭССтроя» поехал в Москву и сказал, что железнодорожный мост отстроит, а автомобильный не будет. Дескать, раз его не было, то и надобности в нём нет. А с тем, чтобы переправлять транспорт и людей на другой берег, отлично справляется переправа, работавшая там долгие годы, она всех устраивала. Сегодня направление на Полазну и Добрянку, Березники и Соликамск активно развивается, поэтому мост, безусловно, востребован. И второй тоже, считаю, необходим.

О сельском хозяйстве, деньгах и искусстве

В 1960-е годы зашёл разговор о переносе Пермской художественной галереи из собора. В 1965 году был подписан протокол, по которому город должен был освоить территорию Липовой горы, после чего туда полностью переехал бы Пермский сельскохозяйственный институт (*сегодня Пермский государственный аграрно-технологический университет им. Д. Н. Прянишникова. — Ред.*). Учебные корпуса, общежитие, огромное подсобное хозяйство — всё должно было базироваться в одном месте.

Их возмутило, что на месте, где стояла баррикада, будет построен мост