

Конференция «Река Кама в исторических судьбах города Перми» (в рамках  
VI городского исторического Форума «Пермь - город на Каме»)

**В. А. Арестов**

**Государственный архив Пермского края**

**Речной вокзал: история и современность**

*Аннотация:* Статья посвящена истории здания речного вокзала, которому в ноябре 2020 года исполнилось 80 лет. Подробно рассматривается вопрос принятия решения о строительстве здания, функционировании здания в советский период и о современном периоде истории здания. Здание речного вокзала было построено архитектором А.З. Гринбергом в стилистике «сталинского ампира». При строительстве здания, используя опыт советских, русских зодчих, автор создал архитектурное произведение, отличающееся четкостью замысла. Это последний проект Гринберга, известного своими конструктивистскими зданиями в Новосибирске, Москве, Ростове-на-Дону и Дагестане. Речной вокзал считался одним из лучших общественных зданий города и одним из важнейших узлов пассажирского судоходства в СССР. После падения уровня судовых пассажирских перевозок, он утратил свою основную функцию. На месте речного вокзала в настоящее время располагается исторический мультимедийный парк «Россия – моя история. Пермский край».

*Ключевые слова:* Молотов, Пермь, речной вокзал, Кама, Прикамье, сталинский ампир

**V. A. Arestov**

**Chief Archaeographer of the Research Department**

**State Archive of Perm Krai**

**River Station: History and Modernity**

Abstract: The article is devoted to the history of the river station building, which turned 80 years old in November 2020. The issue of making a decision on the construction of the building, the functioning of the building in the Soviet period and the modern period of the history of the building is considered in detail. The building of the river station was built by architect A.Z. Greenberg in the style of the "Stalinist Empire". During the construction of the building, using the experience of Soviet, Russian architects, the author created an architectural work that is distinguished by the clarity of the plan. This is the latest project of Greenberg, known for his constructivist buildings in Novosibirsk, Moscow, Rostov-on-Don and Dagestan. The river station was considered one of the best public buildings in the city and one of the most important hubs of passenger shipping in the USSR. After the decline in the level of ship passenger traffic, it lost its main function. The historical multimedia park "Russia – My History" is currently located on the site of the river station. Perm Region".

Keywords: Molotov, Perm, river station, Kama, Kama region, Stalin Empire

Каму не сравнить с Темзой или Сеной — она гораздо полноводнее. Кроме того, во все времена она была важной транспортной артерией: учитывая местные климат и дороги, перемещение по воде было предпочтительным и для пассажиров, и для грузов.

Потребность в вокзале ощущалась ещё в начале XX века. Тем более что напротив — примером и вызовом - возвышалось здание железнодорожного вокзала Пермь I. Однако дальше придания судовладельцами более или менее respectable вида дебаркадерам, возведения павильонов-дощаников (на месте нынешнего причала № 7) и часовенки дело не сдвинулось. Далеко не сразу раскачались и новые хозяева, пришедшие к власти в 1917-м. Судходство основательно потрепала гражданская война, однако уже к началу 1930-х годов флот был практически полностью восстановлен. Только с созданием в 1931 году Камского речного пароходства (КРП) вопрос перевели в практическую плоскость. Камское речное пароходство имело амбициозные планы. В числе

первых неотложных дел оно затеяло строительство большого пассажирского речного вокзала напротив станции Пермь I.

Проект заказали архитектору Александру (Исааку) Гринбергу (1881-1938), детищами которого были такие замечательные здания, как университет в Йошкар-Оле, Новосибирский театр оперы и балета, Дом советов и главпочтамт в Горьком, и многие другие. Было, правда, одно но: стиль конструктивизма, в котором творил Гринберг, сменялся сталинским ампиром.

Строительство речного вокзала началось в 1932 году и сильно затянулось: не хватало стройматериалов, рабочих и, самое главное, политической воли [2, Л. 56]. В 1937-38 годы в первоначальный проект были внесены некоторые изменения, касающиеся, в основном, отделки фасадов. Стройке придавалось большое значение, вопрос о завершении строительства рассматривался в СНК СССР и ЦК ВКП (б). 29 июня 1938 года Совет народных комиссаров и Центральный Исполнительный комитет СССР принимают совместное постановление, в котором говорилось «проверить с целью «излишеств, проект и смету строительства речного вокзала Камского Речного Пароходства в г. Перми и закончить это строительство в 1939 году» [2, Л. 47].

В 1940 г. в повестке Исполкома Молотовского городского совета депутатов трудящихся неоднократно поднимался вопрос о ходе строительства здания Речного вокзала и благоустройстве прилегающей площади [1]. Из решения Молотовского городского совета депутатов трудящихся № 141 от 7 марта 1940 года «О строительстве речного вокзала»:

1. «Обязать Камское речное пароходство закончить строительно-монтажные работы и обеспечить пуск здания речного вокзала в эксплуатацию с 1 мая 1940 года.
2. Считать необходимым полное окончание строительно-монтажных работ к назначенному сроку и предложить начальнику Камского речного пароходства Морозову через исполком добиться увеличения кредитных ассигнований. Одновременно просить Наркомат речного флота не позднее марта с/г. обеспечить строительство всеми недостающими для окончания

строительства фондируемыми материалами.

3. Для обеспечения выполнения работ по достройке здания речного вокзала начальнику строительства т. Соколову развернуть политико-массовую работу среди рабочих строителей и добиться поднятия производительности труда, путем развертывания социалистического соревнования и внедрения стахановских методов труда» [2, Л. 73].

13 мая 1940 года Исполком Молотовского горсовета в своем решении отметило, что «управление Камского речного пароходства решение горисполкома не выполнило. Не разрешен вопрос об увеличении кредитных ассигнований, необходимых для окончания, и строительство поставлено под угрозу его консервации, несмотря на имеющуюся возможность его окончания» [2, Л. 75]. Исполком предупредил руководство Камского речного пароходства о необходимости принять срочные меры по окончанию строительства и добиться в Наркомате речного флота определенного решения о необходимых ассигнованиях на окончание строительства.

19 мая 1940 года Исполком Молотовского городского совета постановил «довести сведения до Наркомата речного флота о том, что решение горисполкома не только не выполнено, но до настоящего времени не разрешен вопрос об увеличении кредитных ассигнований, необходимых для окончания, и строительство поставлено под угрозу его консервации, несмотря на имеющуюся возможность его окончания» [2, Л. 74.].

Заканчивали проектирование здания уже после кончины Гринберга Лев Милега и Роман Гегардт. Кое-какие изменения – с целью удешевления - вносили и в ходе строительства. Поэтому налицо смешение стилей, эклектика, хотя в целом хорошо состыкованная.

Остро сказывался дефицит опытных кадров, техники, стройматериалов, особенно армированных железобетонных конструкций. Сдвигались сроки. Дважды увеличивали смету.

Торжественное открытие произошло 7 ноября 1940 года, спустя восемь лет с начала строительства. На тот момент отсутствовали ведущие к причалам

лестницы, крыльцо, арочные входные сооружения западного фасада, лепные украшения. Недоделки устранялись ещё долго. Зато добавился высокий флагшток.

Таким образом, была удачно разрешена проблема перехода пассажиров с одного вида транспорта на другой. Здание главным фасадом обращено к реке. Монументальные формы отчетливо выделяются на фоне городского пейзажа - вокзал очень удачно вписывается в речную панораму Перми и зрительно подчиняет к себе все прибрежные постройки. Такое размещение речного вокзала сделало его центром приречного ансамбля города [4, с. 69].

Авторы проекта создали архитектурное произведение, отличавшееся ясностью замысла и исполнения.

Весь объем здания был разбит на три части согласно функциональному делению плана: центральная часть – вестибюль, кассовый зал и ресторан, левая – зал ожидания и гостиница (в подвальной части находятся камеры хранения, санитарные узлы и т.д.). В правом крыле были размещены службы Камского пароходства. Средняя часть выделена на фасаде аркадой и широкой парадной лестницей. Объем, занимаемый гостиницей и залом ожидания, имел большие застекленные плоскости стен и глубокую лоджию-балкон. Это придавало зданию воздушность и делает его похожим на пароход. Другое крыло здания решено в скромных соподчиненных формах.

Много выдумки и художественного вкуса проявлено архитекторами при отделке просторных и светлых залов ожидания, ресторана, кассового вестибюля. Удачны по рисунку кессонированные потолки, обработанные мрамором колонны и мозаичные полы. Здание построено из кирпича, несущие внутренние опоры и кессонные перекрытия – из железобетона [4, с. 70].

По своим размерам, архитектурной новизне и удобствам Пермский речной вокзал стал считаться вторым после Химкинского в Москве.

Памятник архитектуры 1940-х гг. с оригинальным использованием элементов классических ордеров в оформлении фасадов стал украшением и градостроительным акцентом набережной р. Камы.

По завершении навигации здание меняло профиль, становясь общественно-политическим, культурным, торгово-выставочным и сервисным объектом. Там проводились ярмарки товаров ширпотреба, произведённых предприятиями, кооперативами и кустарями-одиночками Прикамья, выставки, слёты, конференции, новогодние утренники и танцевальные вечера.

Первая же навигация оказалась для вокзала боевым крещением в самом прямом смысле. Началась Великая Отечественная война.

В годы войны для тысяч солдат и офицеров Красной Армии Кама стала дорогой жизни, ведь с началом войны город стал не только кузницей оружия, но и госпитальной базой фронта. С первых дней войны и до ноября 1945 года через его госпитали прошло более полумиллиона раненых. Для приема и сортировки раненых был создан эвакопункт и госпиталь № 1017. Одно отделение находилось на железнодорожном вокзале Пермь I, второе – на Речном вокзале. В нем к началу июля 1941 г. были оборудованы нары для раненных, особо тяжелых и средней тяжести. Отделения работали до ноября 1945 года.

Здание вокзала становится временным приютом большого количества эвакуированного населения и раненых бойцов. Здесь же находился и мобилизационный пункт с военной комендатурой. В 1941 году было отправлено с причалов вокзала 228 тыс., а в 1943 году через них прошло 757 тыс. пассажиров, в основном, раненые и мобилизованные на фронт. Пароходы превращались в плавучие госпитали. Для перевозки пассажиров не хватало флота, поэтому их отправляли иногда на баржах.

Значительная часть сотрудников, в том числе начальник вокзала Андрей Желнин, ушла на фронт. Между тем резко возрос пассажиропоток. Именно через речной вокзал прошла основная масса эвакуированных, раненых, грузов (включая произведения искусства, военно-техническую документацию и т. д.). В здании дополнительно разместились военная комендатура и эвакопункт с санпропускником и столовой. Допуск в здание и к причалам ограничили. По периметру сколотили высокий дощатый забор. Построжел внутренний

интерьер.

В гостинице на втором этаже речного вокзала в эвакуации жили многие видные деятели советского искусства и культуры, оказавшиеся в Перми. Среди них — художник Борис Иогансон.

После победы залы речного вокзала сделались местом разнообразных выставок и конференций — это была самая большая площадка города.

В феврале 1945 году именно здесь состоялась выставка достижений Молотовской области под эгидой Академии наук СССР, сыгравшая большое значение для экономического развития области [3, Л. 128]. Зимой же на речном вокзале работала одна из крупнейших в городе танцплощадок. В 1940-х гг. ожидающие пассажиры могли видеть полноразмерную статую лидера советского государства И.В. Сталина.

Вторая половина 40-х – начало 50-х внешне прошли для вокзала без существенных перемен. Разве что стены где-то облицевали прессованной мраморной крошкой, а где-то просто раскрасили под серый с разводами мрамор.

В ноябре 1957 – январе 1958 г., посетители вокзала знакомились с выставкой «Народное хозяйство Пермской области за 40 лет Советской власти», подобное мероприятие проводилось и в феврале 1971 г.

В 1960-х с речного вокзала начался формироваться новый облик Перми. Сначала появился 400-метровый бетонный причал, затем современные билетные кассы, светильники, цветники и дорожки. Перенесли подальше грузовые терминалы. Благоустроили прилегающую территорию. Демонтировали котельную и трубу - вместо них появилась теплоцентраль. А вскоре развернулось сооружение нового подножия Перми — каменной набережной.

Реконструкция здания, а также возведение постоянных причалов пригородного сообщения производились в 1961 г., после того, как Камское речное пароходство получило соответствующее разрешение в апреле того же года. В течение следующих десятилетий Управление Камского речного

пароходства эксплуатировало здание вокзала по прямому назначению.

В 1975 году решением Исполнительного комитета Пермского областного Совета народных депутатов речной вокзал объявили памятником архитектуры регионального значения.

Единовременно вокзал мог обслужить до 500 человек, множество туристических, транспортных, скоростных, местных и экскурсионно-прогулочных линий.

В 1990 году речной вокзал торжественно отметил 50-летие. За эти годы через речной вокзал прошло более 50 млн. пассажиров.

К концу 80-х имело место «моральное старение здания, некоторых его конструкций и функциональных пристроек, а также изношенность систем водопровода, канализации и отопления», необходимость их реконструкции. Проблемы ещё больше усугубились в 1990-е гг. Резко сократился, в том числе из-за разорения Камского речного пароходства, приток средств. Здание обветшало до крайности.

Речной вокзал считался одним из лучших общественных зданий города и одним из важнейших узлов пассажирского судоходства в СССР. После падения уровня судовых пассажирских перевозок, он утратил свою основную функцию. Здание даже некоторое время использовалось под торговлю. Часть помещений вокзала отдана под торговые площади, часть – под игровые автоматы. Речной вокзал был закрыт в 2004 году, а его состояние переходило в аварийное. С 2009 года в здании располагался музей современного искусства «PERMM». Позже здание вокзала было освобождено из-за его аварийного состояния. В 2017 году, после масштабной реконструкции, речной вокзал стал выставочным пространством исторического парка «Россия – моя история».

В новейшей истории Перми неожиданно именно речной вокзал стал играть ключевую роль, отвечая на потребности времени.

### **Список источников и литературы**

1. Опись решений Исполнительного комитета Молотовского городского совета



депутатов трудящихся за 1940 год. // ГАПК. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 62.

2. Регистрационная карта, разрешение, постановление Пермского Горисполкома, акты, переписка по строительству речного вокзала в г. Перми. // ГАПК. Ф. р-1043. Оп. 1. Д. 493.
3. Решение Молотовского городского исполнительного комитета от 28 февраля 1945 года № 115 «О выставке «Урал – кузница советского оружия». // ГАПК. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 163. Л. 128.
4. Терехин А.С. Пермь: Очерк архитектуры / А. С. Терехин; Под науч. ред. В. И. Гилявского. - Пермь: Кн. изд-во, 1980. - 120 с.

Главный археограф  
научно-исследовательского отдела

Арестов В.А.