

Вячеслав Давыдов

# САРАТОВСКАЯ ПЕШЕХОДКА

ПРОШЛОЕ  
БУДУЩЕЕ

НАСТОЯЩЕЕ

Проекты  
и их  
воплощение

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ОРИОН»  
Саратов, 2020

ББК 63.3(2Рос-4Сар)  
Д13

**Издано при финансовой поддержке  
правительства Саратовской области**

Давыдов В. И.  
Д13 Саратовская пешеходка. Прошлое, настоящее, будущее / В. И. Давыдов. – Саратов: Орион, 2020. – 144 с.: ил.

ISBN 978-5-904076-11-5

Город как река, его жизнь кажется иногда бурной, но в большей степени монотонной. И мы, горожане, в каждой повседневности иногда не замечаем происходящих изменений, потому что меняемся вместе с ним, нашим городом. За последние годы мы стали свидетелями реставрации исторических зданий, с улиц частично ушла навязчивая реклама, появились новая городская скульптура, арт-объекты и новая пешеходная зона. Именно о ней наша книга. Это книга – альбом-перевёртыш. Её можно листать с двух сторон. С одной стороны мы с вами окунёмся и подробно познакомимся с историческими объектами вокруг пешеходки, а с другой – со множеством планов, которые осуществились или не осуществились. Именно они приближали нас с вами к появлению большого пешеходного кольца, которое продолжает благоустраиваться.

ISBN 978-5-904076-11-5

© В. И. Давыдов, текст, фото, 2020  
© ООО «Орион» издательство, 2020  
© СОМК, фото, 2020  
© А. Ю. Кузнецов, графика, 2020

**Издательство выражает искреннюю благодарность спонсорам издания:**

*Якову Саввовичу Стрельцину и Елене Ивановне Тихомировой*

Издательство благодарит за предоставление уникального фотоматериала  
Саратовский областной музей краеведения (СОМК) и сайт oldsaratov.ru

Историко-документальное издание

Давыдов Вячеслав Иванович  
**Саратовская пешеходка. Прошлое, настоящее, будущее**

Руководитель проекта – А. Везетина  
Редактор – Н. Дегтярёва  
Корректор – Н. Абрашина  
Дизайн, вёрстка – А. Кузнецов, А. Тёплая, Е. Моисеева  
Дизайн обложки, графика – А. Кузнецов

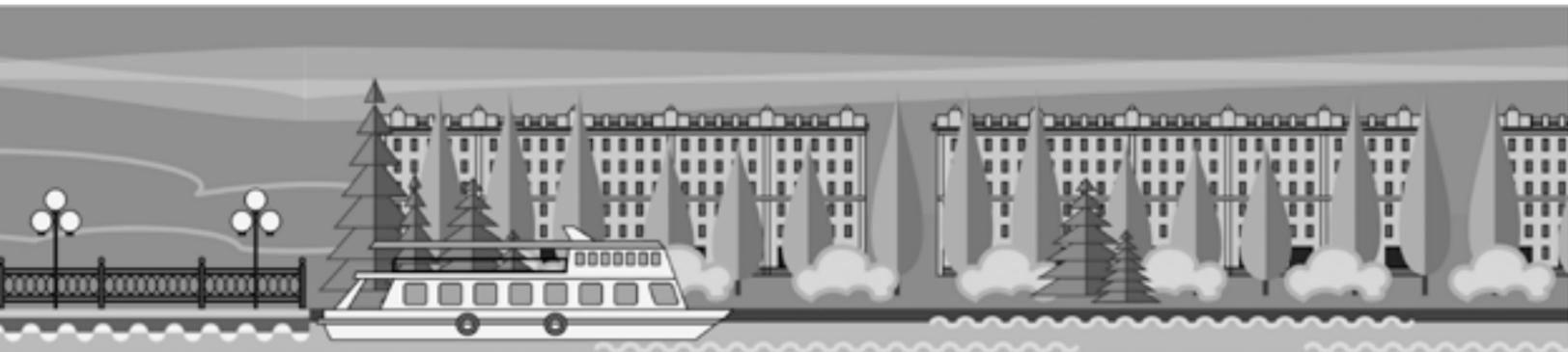
Фотографии: И. Чижов, И. Соболькин, Ю. Пузанов, В. Кузьменко  
В книге так же использованы фотографии Германа Рассветова

Подписано в печать 17.11.2020. Формат 90x60/16. Печать офсетная. Бумага мелованная 130 г/м<sup>2</sup>. Усл. печ. л. 15.  
Заказ № \_\_\_\_\_. Тираж 1000 экз.

Отпечатано в ООО «Профполиграф»,  
603074 г. Нижний Новгород, ул. Шалапина, 2А  
Тел. 8 (831) 275-41-60, www.rido.ru, e-mail:rido@rido.ru

# Проекты и их воплощение





## Набережная Космонавтов

Сейчас это трудно представить, но три века назад к волжскому берегу у города-крепости Саратов причаливали десятки сплавных, гребных и всевозможных парусных судов. Тысячи бочек с дёгтем и смолой, кули с вяленой рыбой, строевой лес, верёвки и канаты, скобяные изделия сгружались и складировались на склонах берега в штабеля и в амбары. Здесь же останавливались посольские и торговые караваны. Традиционно на берегу шла торговля рыбой, икрой, рыбьим жиром и солью, доставляемыми «из низовых мест реки Волги».

С годами прибрежная обжитая полоса растянулась на несколько километров вдоль реки. По урезу воды вдоль всей Волги шёл так называемый бечевник в 20 сажень шириной, утопанный за долгие годы копытами лошадей и ногами миллионов бурлаков. Параллельно бечевнику на берегу стояли десятки дешёвых лавочек, ночлежных домов и питейных заведений для бурлаков. В многочисленных харчевнях, трактирах и портерных местная голытьба, бурлаки и галахи, пропивали последние гроши – свои «миллионы». Сформировавшаяся улица, протянувшаяся вдоль Волги от Князевского взвоза до Московской улицы, так – в насмешку – и получила название Миллионная.

Набережная Саратова. Начало XX века



Декабрист А. П. Беляев, находившийся в мае 1840 года проездом в Саратове, писал: «Саратовская пристань... представляла очень оживлённую картину. Пропать народу суежилась всюду. Одни приготовлялись плыть, другие их провожали; возгласы, прощания, крики разносчиков, стук молота, треканье рабочих, всё это разносилось в воздухе каким-то неопределённым гулом. Тут было видно множество судов всякого размера. Первое место занимали так называемые расшивы, поднимающие груз до 18 000 пудов... Другие волжские суда носили разные названия: косные карбасы, шитики, тихвинки, мокшаны, осланки, дощаники большие и малые...»

Большое количество судов разных владельцев и пароходств мешало созданию должного порядка на саратовских пристанях, и это стало заботой губернского начальства. В декабре 1836 года саратовский губернатор писал: «Город Саратов не имеет набережной, суда затрудняются проходить бечевником от скупивания строений, которые называют лабазами, а потому

я в необходимости нахожу предписать вам берег реки Волги, составляющий подножие Саратова, снять на план, со всеми холодными строениями, которые расположены по берегу, и представить таковой план ко мне для дальнейшего с моей стороны распоряжения». По большей части это распоряжение касалось возможности «отбития бечевника», необходимой полосы земли по берегу для бурлаков, бечевой тянущих суда.

Со сменой губернатора выполнение поручения несколько задержалось, успели составить лишь списки строений, требующих либо уничтожения, либо переноса. Но уже в октябре 1838 года поручение было повторено, работы по «снятию» берега и «унивелированию» взвозов «на часть города Саратова с показанием на нём предполагаемых набережной и при оной в кварталах лавок и лабазов (для складки и продажи хлеба, рыбы, соли, железа)» выполнили в два следующих летних сезона. В марте 1842 года новый губернатор уведомил МВД, что устройство набережной в Саратове «затрудняется

недостатком денежных способов. Способы эти состоят исключительно в городских доходах». Доходов, как всегда, не хватало. Тем не менее в мае 1844 года был создан особый комитет по устройству набережной – «Временный Комитет для подробного рассмотрения прибрежного пространства к р. Волге прилегающего по всему протяжению противу города лежащего и составлении предположений об устройстве по оному пристаней для торговли и складов разного рода». Выработанный план в 1844 году был отослан в столицу и ждал Высочайшего утверждения. Естественно, разговор о набережной шёл только в смысле удобного подъезда к хлебным и лесным пристаням с соблюдением противопожарных разрывов, приведения в лучший вид улицы Царицынской (ныне ул. Чернышевского) и выравнивании взвозов. Ни о ка-

ких удобствах для отдыха горожан на берегу реки речи не шло. Кроме этого, большинство амбаров на берегу, как, например, амбары с хлебными запасами для войск Кавказского корпуса, состояли под надзором казны, и их судьба не могла решаться на местном уровне.

Предлагалось набережную разделить «сообразно местной удобности и водворившейся уже промышленности и торговли на участки». Первый, от Казанского моста (устья Глебучева оврага) вверх по берегу, – для лесных пристаней и строительного материала: камня, извести, алебастра. Второй – вниз, до Семинарского (Бабушкина) взвоза, – для временных деревянных построек, «в которых помещаются доставляемые от иногородних купцов и частию вывозимые на продажу саратовскими торговцами на суда товары...»

Третий участок – это пространство от Семинарского взвоза вниз по течению до Полицейского взвоза (ныне ул. Октябрьская). Здесь традиционно шла торговля рыбными товарами и солью, и Комитет предложил устроить на этом участке улицу, будущую Миллионную, а дома возводить только каменные с железной крышей по утверждённым планам и фасадам. Четвёртый участок набережной от Полицейского до Александровского взвоза (ныне ул. Горького) был до 1843 года занят складами леса, здесь же находились и места причаливания и разгрузки судов с товарами и их зимовки. Это место решено было оставить под склады соли. От Александровского взвоза до речки Белой Глинки пятое место считалось очень удобным для торговли хлебом, для хлебных магазинов и амбаров, среди которых только



Вид Саратова  
со строящегося моста. 1963

Набережная Космонавтов. 1963



у «г-на Устинова в числе 14 каменных амбаров и 2-х деревянных на 50 тысяч четверт.» и у купцов Канина, Пулькина, Масленникова и других на десятки тысяч четвертей хлеба, а всего более 300 тысяч. Шестой участок набережной – от речки Белой Глинки до безымянного оврага (напротив Городского парка) уже был занят бойнями, салотопными заводами со специфическим смрадом и беспорядком на берегу. Это место предложили занять лесными пристанями, правильными кварталами с противопожарными разрывами от 3 до 5 саженей. Далее, до черты города, выделили место для дегтярных и сальных амбаров, для топки сала и бойни скота, прирезав к нему ещё земли из городского выгона.

Общий вывод был таков: улучшение пристаней, утверждение порядка, устройство удобных к реке съез-

дов, налаженное сообщение по улице Царицынской будет для города залогом «успехов будущего его преуспеяния на торговом поприще», но для этого необходимо было снести все самовольные строения на берегу.

В течение ещё нескольких десятилетий предпринимались попытки устройства набережной по разным проектам. Опуская подробности этого долгого процесса, скажем, что даже в 1916 году, в разгар мировой войны, на фоне нарастающей революционной ситуации в стране, Городская Дума, рассматривая вопрос «О проекте набережной», заявила, что набережная должна быть лучшей зоной Саратова, с садами и местами отдыха. Кроме этого, большое совещание, проведённое в августе 1916 года с участием чинов Казанского округа путей сообщения, представителей железной дороги

и парходных обществ, первым же пунктом отметило: «Во-первых, устроить двухъярусную набережную, без каковой немыслимы никакие механические погрузочные приспособления».

В мае 1917 года тот же вопрос опять был на рассмотрении Думы, а 19 мая Городской Голова представил в Думу доклад с расчётом суммы, необходимой на проект, в размере 18 560 рублей, гласные приняли эту сумму в заседании того же дня, но уже 27 мая Дума собралась последний раз. Наступили другие времена.

Прошло пять лет, страна поднималась после разрухи и Гражданской войны, и в декабре 1922 года в Саратовском губернском коммунальном отделе возник вопрос о строительстве набережной, а в сентябре 1923 года рассмотрели «грандиозный» проект «О сооружения набережной в городе Саратове», на разработку которого «требовалось четыре года». Проект предусматривал на пространстве от Глебучева до Белоглинского оврагов набережную в два яруса (нижний затапливался во время паводков, верхний – улица шириной в 5 саженей с застройкой жилыми домами). Впечатляла и пер-

спектива: «По мере надобности дальнейшего оборудования набережной, протяжение последней может быть развернуто до 16 вёрст». Кстати, нынешняя прибавка набережной рассчитана всего лишь на 1,7 км, то есть почти в 10 раз меньше.

В 1924 году наш земляк, председатель Совнаркома СССР Алексей Иванович Рыков, был ознакомлен с письмом Саратовского комитета ВКП(б) с просьбой ассигновать средства на благоустройство береговой линии: «Берег Волги не только на участках, недавно включённых в городскую черту, но и у основной части города является крайне запущенным и совершенно не благоустроенным. Вся береговая полоса города загромождена временными постройками, берег совершенно не укреплен, отсутствуют мостовые, подпочвенные воды создают болота и загрязняют берег... Саратовская набережная находится в первобытном состоянии и крайне затрудняет использование Волги в культурных целях и для грузооборота».

Строительство речного вокзала. 1968



В 1926 году был предложен другой вариант набережной, но она также планировалась двухъярусной. Причальная линия решалась в пределах от Глебучева до Белоглинского оврагов. Верхний ярус – с аллеями, скверами и пассажирским трамваем. Предусматривались сходы на нижнюю площадку, приспособленную к грузообороту Волги. Здесь намечались: стоянки пароходов, складские помещения, колея грузового трамвая и железнодорожного сообщения. Рекомендовалось устройство складов на плавучих платформах. Некоторые улицы-взвозы предполагалось расширить для пуска грузового трамвая.

С 1927 года волжской транспортной проблемой вплотную занялся Совет по Труд и Обороне вместе с наркоматом путей сообщения. Для строительства регуляционных дамб и береговых укреплений использовались камень и хворост, углублялось и расширялось русло городского рукава путём выемки грунта. Так, к 1934 году у реки было отвоёвано более километра пристанной линии с устойчивым водным подходом к Саратову, обустроены механические транспортёры и сооружён деревянный речной вокзал.

В 1932 году партией и советским правительством принимается решение о сооружении Камышинской ГЭС. Перекрытие плотиной Волги ниже Саратова и, соответственно, поднятие горизонта воды в районе Саратова, по некоторым данным, на 8,25 метра вновь заставило многих задуматься о судьбе будущей набережной. В апреле 1935 года местная газета писала, что к навигации ремонтируется набережная и пристани: «Территория вокруг речного вокзала заливается асфальтом, вся набережная и пристани укладываются бутовым камнем. Вокруг вокзала разбиваются цветочные клумбы. На каждом причале и у вокзала устанавливаются большие электрочасы... В нижнем этаже речного вокзала располагается универсальный магазин. На набережной устанавливаются киоски с фруктовыми водами».

После постройки железнодорожного моста в 1935 году реконструкция набережной Саратова снова стала первоочередной, тем более что в 1936-м работы по сооружению Камышинской плотины свернули, так как при ней город Энгельс оказывался полностью затопленным. Вместо Камышинской (уже после войны, к 1958 году) построили Сталинградскую плотину.

В 1937 году был разработан проект временного благоустройства набережной, предполагающий улучшение и частичную реконструкцию набережной на протяжении от Бабушкина взвоза до улицы Немреспублики



Набережная Космонавтов. Апрель 1976

(нынешние улицы Волжская и Октябрьская) с улучшением подходов к причалам и речному вокзалу и преобразование территории набережной в зону для отдыха. Предусматривались минимальные земляные работы, озеленение, устройство фонтанов, клумб и газонов, открытой эстрады.

Четыре года спустя был выполнен «Проект временного благоустройства улицы Миллионной от Бабушкина взвоза до Обуховского переулка». В соответствии с ним планировались реконструкция жилой застройки Миллионной улицы, корректировка изломанной красной линии, укрепление береговых откосов. Война остановила начало этих работ, и вопрос о реконструкции набережной вновь стал актуален лишь во второй половине 40-х годов.

В 1947–1948 годах был разработан новый «Проект Набережной города Саратова». Пояснительная записка проекта гласила: «Территория города, распространённая вдоль берега Волги на протяжении 15 км, прорезается с запада на восток двумя глубокими оврагами – Глебучевым и Белоглинским, между которыми расположен основной центральный район города с капитальной застройкой, так называемый «Старый город», имеющий непосредственный выход на Волгу. Остальная часть прибрежной полосы занята промышленными предприятиями... и выходит в узкий городской проток. Сетка улиц по прямоугольно-шахматной системе. Направление как продольных, так и поперечных улиц к берегу Волги и горизонталям рельефа находится

под наимыгоднейшим углом, приблизительно в 45°, однако в береговой полосе с довольно крутым уклоном... направление улиц меняется на самое невыгодное... (из-за излома берега не видно города, не видно крупных зданий). Береговая полоса почти сплошь занята судоремонтными мастерскими, причалами мелких судов, товарно-пассажирскими причалами, СарГРЭС, складами топлива, леса, соли и промышленными предприятиями. Две трети береговой полосы занята железной дорогой. Для Саратова, расположенного на высоком берегу, вид с Волги является наиболее важным. Набережная является первым архитектурно-планировочным элементом... Недоделки (1939-го и 1941 годов) только ухудшили положение. На отм. 20–28 метров расположена Миллионная улица. Существующая красная линия сильно изломана. Большинство жилых зданий в 1–2 этажа как каменные, так и деревянные очень старой застройки и почти полностью пришли в негодность».

В соответствии с планом вся набережная должна была состоять из трёх террас: верхняя, не затопляемая – для транспорта, вторая – для прогулок, затопляется только при катастрофических паводках (за 100 лет такой возник лишь один раз, в 1926 году) и третья терраса, бывший бечевник, затопляемая весенним паводком. Учтена была расстановка дебаркадеров: диспетчерской службы, пассажирского вокзала, погрузочно-разгрузочных операций большой скорости, причём при большой воде все операции переносились на саму Миллионную улицу. Предусматривалась многоэтажная застройка

набережной от Маханного оврага, находящегося с северной стороны Соколовой горы, до Бабушкина взвоза с устройством парков и бульваров, водных спортивных баз, пляжей, речного пассажирского вокзала и порта. Территория берега от Ленинского проспекта (ныне ул. Московская) до Бабушкина взвоза заявлялась как «парадная» набережная города. Авторы проекта – архитекторы Эдуард Петрушко и Владимир Делиникайтис.

В 1954 году были начаты работы по благоустройству центральной части набережной, между Московским и Первомайским взвозами, на которой предусматривался снос существующих строений, вертикальная планировка дороги, озеленение, строительство видовых беседок.

Окончательный вариант генплана набережной составлен в 1955 году. С 1957 года начались капитальные работы по намыву грунта и строительству причальной опорной стены от Глебучева оврага до СарГРЭС и подпорной стены набережной, которая предохраняет набережную от затопления во время весеннего половодья. Сносу и переносу из зоны затопления подлежали 382 домовладения и ряд предприятий. В 1958 году началась плановая застройка верхней части набережной девятью жилыми пятиэтажками.



Набережная, наводнение. 1963