



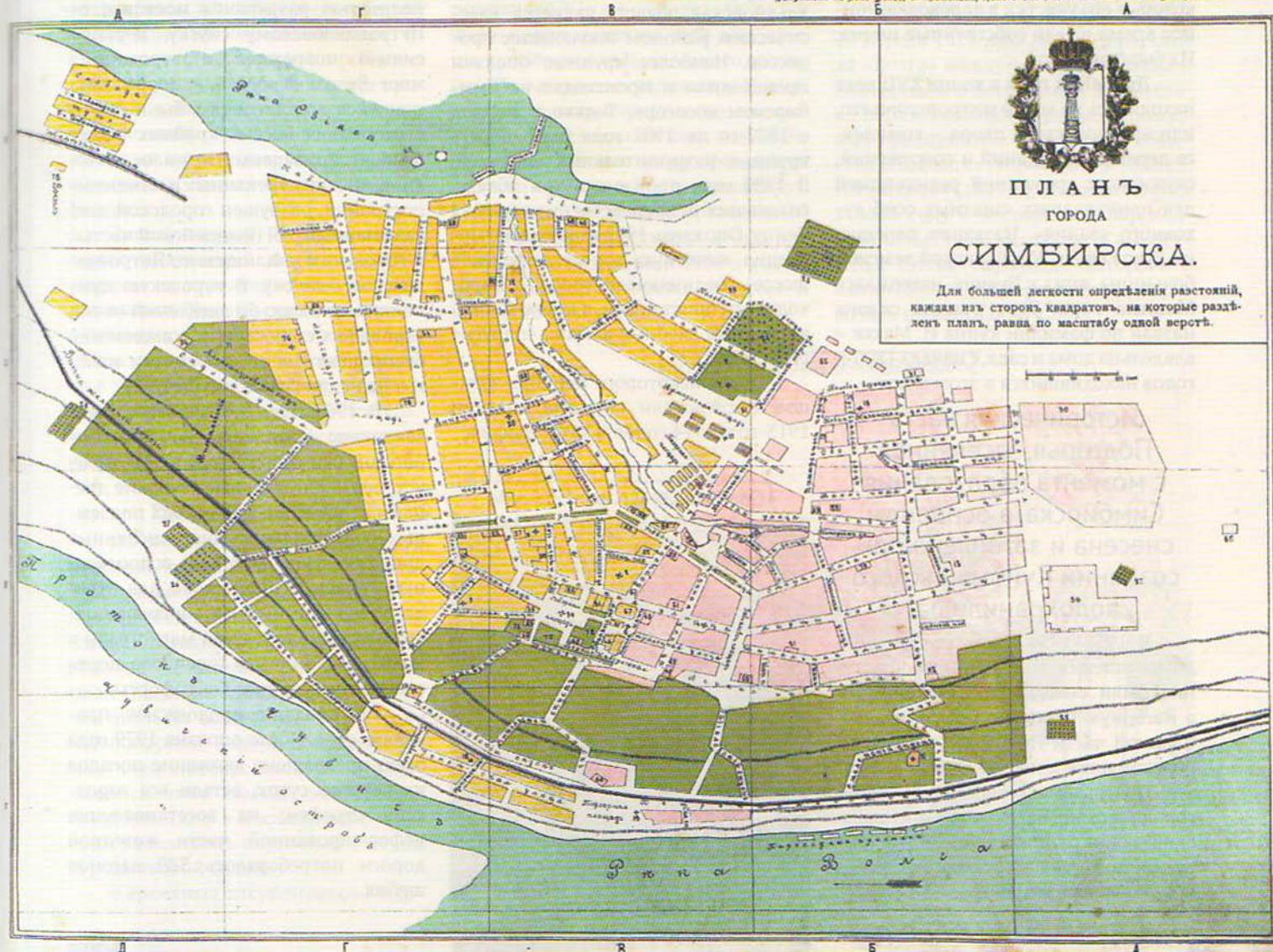
# БЫВШИЙ древний посад – Подгорье

Подгорье – это угорье, пригорье, склон у подножия горы.  
В. Даль «Толковый словарь живого великорусского языка»

Подгорье было когда-то самой оживленной частью Симбирска. Представьте себе живописный склон с родниками и Исакиевским колодцем, огромными частными садами, пароходными пристанями и складами, кладбищами и несколькими приходскими церквями, многочисленными безымянными и именными спусками к Волге. В течение четырех веков истории Симбирска-Ульяновска этот красивый район претерпел как природные катаклизмы и социальные потрясения, так и административные преобразования и забвения.

Карта 1913

„Спутникъ по рѣкѣ Волгѣ, ее притокамъ, Холмъ и Ока“, изд. типо-лит. Л. С. Федорова



## Подгорье на карте Симбирска

Рассмотрим место Подгорья на административной карте города. В дореволюционное время оно занимало всю территорию от бровки волжского косогогора до Волги, начиная от военных Ленкоранских казарм (территория бывшего Ульяновского училища связи на улице Тухачевского) на севере до улицы Садовой (ныне улица Кирова) и больничного кладбища у протока Чувич (ныне спуск Минаева) на юге. Здесь же на бывшей Подгорной площади находился дом 3-й полицейской части: деревянный, на каменном фундаменте с мезонином и каланчой, крытой железом. В доме помещались квартиры пристава и брандмейстера, цейхгауз, канцелярия и арестантские комнаты. Здесь же находились 3-е мужское и 3-е женское начальные училища. На участке располагались конюшня, казарма, баня, каретник пристава, бочкарня.

Весь склон именовался и как Подгорье, и как Симбирская гора, и даже как Ульяновский косогогор, но некоторые его участки в дореволюционное время имели собственные имена. Их было немного.

**Духовная гора** в конце XVII века находилась на месте митрополичьего, или архиерейского двора – комплекса деревянных зданий и сооружений, служивших временной резиденцией для приезжавших «знатных особ духовного звания». Название перешло на Духов спуск. У губернской земской больницы, вниз к Чувичу, находилась **Макина гора**. Этот участок склона назван по фамилии купца И. Макке – владельца дома и сада, с начала 1800-х годов находившихся в этом месте.

**Историческая часть Подгорья, заселенная с момента образования Симбирска, в основном снесена и затоплена при создании Куйбышевского водохранилища.**

В 1953–1956 годах все частные домовладения и казенные сооружения были снесены или перенесены в нагорную часть города. На незатопленной части Подгорья устроен городской пляж и набережная.

Подгорьем на современной карте города можно назвать крутой волжский склон от нового Президентского моста до существующего речного вокзала и речного порта.



Оползень. Петропавловская церковь. 1915

## Оползни

Из-за особенностей рельефа, гидрографии и климатических условий Ульяновская область является классическим районом оползневых процессов. Наиболее крупные оползни происходили и происходят на Симбирском косогогоре. Только в период с 1877-го до 1902 года было десять крупных разрушительных оползней. В 1888 году произошло три обвала, создавших непосредственную угрозу Венцу. Оползень 1902 года сильно повредил железную дорогу, городское шоссе, соединяющее город с парходными пристанями, а также многочисленные хлебные амбары и другие строения.

После некоторого периода затишья последовали крупные оползни 1913-го и 1914 годов и катастрофиче-

ский оползень в мае 1915 года. Были разрушены подходы к строящемуся Волжскому мосту со стороны города, полностью разрушены мостовая по Петропавловскому спуску, церковь, сильно поврежден и строящийся мост Белелюбского – напором двигавшейся массы почвы были сбиты с основания восемь крайних устоев (быков); приведены в нежизненное состояние многие деревянные и каменные постройки, разрушен городской дом, занимаемый 3-й полицейской частью и городским училищем по Петропавловскому спуску. В городскую думу поступило около 50 заявлений от потерпевших с просьбами о выделении беспроцентных ссуд и снятии налогов на недвижимое имущество.

В 1963 году в Ульяновске было закончено строительство противооползневых сооружений в Подгорье: устроены капитальные глубокие дренажные штольни для отвода подземных вод, устроены многочисленные дренажи грунтовых вод, водоотводные каналы и ливнеотводы для отвода поверхностных вод; вблизи подхода железнодорожной магистрали к Волжскому мосту и у речного порта сооружены мощные контрфорсы.

Но оползни продолжают проявлять себя. После оползня 1979 года было прекращено движение поездов на четверо суток, встали все городские стройки; на восстановление деформированной части железной дороги потребовалось 320 вагонов щебня.

Оползень 29–31 мая 1915 года





Оползень. Петропавловская дорога

В связи с созданием Куйбышевского водохранилища для защиты береговой полосы от разрушения был спланирован и покрыт железобетонными плитами береговой откос от нового речного порта до старой пристани, к северу откосная защита продолжена в виде волнобойной стенки (набережной) из железобетонных блоков и тетраподов (четырёхногих конусов массивных железобетонных фигур).

Эксплуатацией противооползневых сооружений и надзором за склоном и строительством на нем занималось Ульяновское управление противооползневых работ. В начале 1990-х годов оно было преобразовано в участок этих же работ – статус и возможности практической деятельности столь нужной городу организации были занижены.

#### Родники, колодцы

Из многих родников Подгорья «издавна большой известностью благодаря приятному вкусу воды» пользовался естественный Исакиевский колодец (Исаакиевский, Исаковский), расположенный ниже Соборной площади напротив здания присутственных мест. До возведения в 1871 году водонапорной башни и водопроводной сети симбирские жители пользовались этим самым популярным колодцем. Но и в последующие годы люди не ленились спуститься с Венца за родниковой водой.

В архивных документах от 7 мар-

та 1901 года о состоянии 3-го мужского приходского училища на Петропавловской улице присутствует следующая запись: «Вода для питья школьников, сама по себе хорошая, так как берется из Исаковского колодца». По рассказам старожилов Подгорья, после закрытия Спасского монастыря и выселения из него монахинь некоторые из них жили поблизости от этого колодца и поддерживали его в исправном состоянии. Бревенчатый сруб с водой существовал и был доступен еще в середине 1960-х годов. Ныне колодец затерялся в кустах и мало кого интересует.

#### Пристани

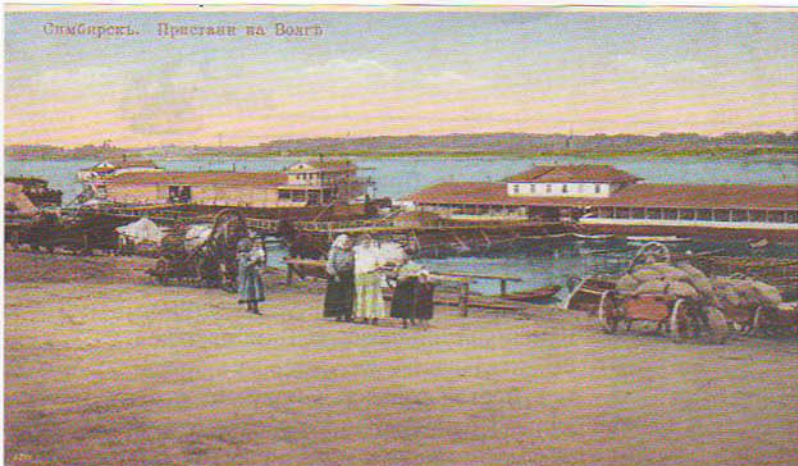
Существование города у большой водной артерии предполагает активное судоходное сообщение и строительство на берегу различных пристаней и перевозов. Симбирск не был исключением.

Первая городская пристань появилась одновременно со строительством Симбирска и размещалась в Подгорье около Успенского посада. На городском плане 1780 года и, вероятно, до 1838 года пристань находилась на берегу Волги в районе Подгорной площади. Затем отметки волжских пристаней появились на городском плане 1843 года. Здесь отмечено расположение пристаней в двух местах: у Смоленского спуска и на Подгорной площади; в 1866–1887 годах – в районе Смоленского спуска (участок длиной в 330 сажень); а в 1898 году – на всем участке между Смоленским и Завьяловским спусками. По данным П. Мартынова, «от Сахаровского спуска далее тянутся, одна за другой, пароходные пристани».

Пароходство на Волге началось 29 апреля 1820 года рейсами парохода «Волга» между городами Нижним Новгородом и Астраханью. Затем стали образовываться крупные пароходные предприятия: пароходное общество «По Волге» (учреждено в 1843 г.); «Меркурий» (1849 г.), соединившийся в 1858 году с каспийским пароходным обществом «Кавказ»; «Самолет» (1853 г.), на пароходах которого в июне 1855 года впервые стали перевозить по Волге почту.

Духов спуск. Исакиевский колодец





Пристани пароходных обществ в Симбирске были созданы в 1866 году. По П. Мартынову, перевозка началась с 1868 года, с начала навигации до 1 октября. Пароходные пристани сдавались в аренду по результатам торгов. Пристань тех лет представляла собой деревянный двухэтажный дебаркадер. Их протяженность в основном составляла от 30 до 40 саженей.

Деревянный  
речпорт



Среди пароходных обществ и компаний, суда которых останавливались у Симбирска, были такие: пароходное общество «По Волге», компания «Надежда», общество «Кавказ и Меркурий», «Купеческое пароходство», компания «Самолет», пароходство «А.А. Зевеке и КО», общество «Дружба», пароходное общество «Дружина», товарищество «Лебедь», пристань Волго-Бугульминской железной дороги, общество «Русь», общество «Камско-Волжское пароходство», общество «Польза».

Самые известные пристани: пристань-театр-буфет «Наяда», овощная пристань, торговая пристань, Спаская пристань, она же горшечная. Особо следует сказать о перевозной пристани (протяженностью 70 саженей). Казенный (городской) перевоз для города имел важное значение и как средство сообщения между волжскими берегами Симбирска, и как статья пополнения городской казны. Существование перевоза через Волгу на двух парамах отмечал в 1765 году А.И. Свечин, который писал, что одним из источников доходов для Покровского монастыря было «снятие у казны перевоза через р. Волгу под Симбирском».

Перевоз был на берегу р. Волги в конце Смоленского спуска. Впечатляющая картина переправы через Волгу из слободы Часовня в Симбирск и обратно, а также преодоление симбирского кособора описана С.Т. Аксаковым в книге «Детские годы Багрова-внука» в главах «Летняя поездка в Чурасово» и «Осенняя дорога в Багрово». В то время (примерно 1796 г.) пассажиры переправлялись на лодках часовенских перевозчиков, а лошади, кареты и телеги – на завознях.

В 1868–1870 годах перевоз производился пароходом, принадлежавшим частному лицу (Ф.Ф. Сиверсу), и ежедневно давал выручку от 15 до 100 руб. На пароходе переправлялись как пассажиры, так и различные грузы. Прибыльность содержания перевоза

позволяла городской думе назначать между судоходными промышленниками соревнование по заключению контракта на выгодных для города и простых жителей условиях. Немаловажным было наличие и четкое исполнение расписания отхода от пристаней перевозного парохода. На обоих берегах Волги, на дебаркадерах в Симбирске и слободе Часовня в 1882 году должны быть и имелись: «1. копии контракта, заключенного с содержанием перевоза симбирским купцом Д.А. Волковым, чтобы переезжающие имели возможность требовать то, что купец Волков был обязан выполнять по перевозу, 2. припущенные к столам книги для записывания жалоб на неисправности».

В Подгорье перевозная пристань находилась между северной и средней ветвями Смоленского съезда, занимая участок в 70 саженей. 10 ноября 1877 года у перевозной пристани была устроена первая в Симбирской губернии спасательная станция, «освящена была зимняя спасательная лодка и разные спасательные снаряды, присланные из Петербурга главным управлением общества спасения на водах».

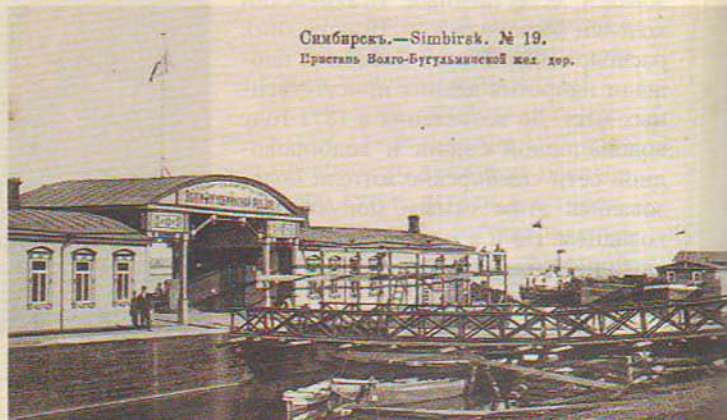
Кроме пароходных пристаней, по берегу Волги тянулись «пристани для арбузов, яблоков, лесу, амбары и прочее. Здесь скоплялось много рабочих, отъезжающих и ожидающих пароходов».

Симбирская городская управа использовала этот оживленный участок

Симбирск. — Simbirsk. № 14.  
Пристань перевоз.



Симбирск. — Simbirsk. № 19.  
Пристань Волго-Бугульминской жел. дор.





Подгорья для пополнения городского бюджета. Вот несколько примеров.

В апреле 1882 года городская управа утвердила результаты торгов на сдачу мест под торговлю съестными припасами на Спасской пристани: 3 места за 3 руб., а за такую же торговлю на перевозной пристани – 23 места за 262 руб.

На основании постановления городской исполнительной санитарной комиссии от 22 мая 1897 года об открытии под горой дешевой чайной «Городская Управа сняла у наследников Загряцкого лабаз у перевозной пристани». 6 июня 1897 года после молебна в этом лабазе была открыта дешевая чайная с такими расценками: в I отделении одна порция чая с двумя кусками сахара стоила 5 коп., во II отделении – 4 коп., в III отделении одна кружка с одним куском – 3 коп., кипятка на одного человека, с прибором – 2 коп.

На заседании городской думы 11 апреля 1880 года слушали доклад управы «О торгах на сдачу мест под торговлю на Спасской и перевозной пристани. ...По набережной р. Волги ежегодно сдаются свободные городские места в содержание под постройку своекоштных деревянных палаток и постановку столов и ларей для торговли съестными припасами: 1. на пристани около городского перевоза 30 мест, в одну кв. сажень, и 2. на Спасской или горшечной пристани 20 мест, также в 1 кв. саж. 10.04.1880 г. состоялись торги на сдачу этих месту пристани городского перевоза за место от 65 руб. 45 коп. до 70 руб. 60 коп. в год».

По воспоминаниям ульяновского старожила И.Д. Андреева, в 1930–1940 годах на правом берегу между Смоленским и Завьяловским спусками было четыре пристани (по течению сверху вниз): первая от Смоленского спуска стояла перевозная пристань (паром) – она обеспечивала грузопассажирское сообщение между берегами. За ней ниже стояла вторая, или «верхняя пристань» – для судов, идущих сверху. Следующей была третья, или «нижняя пристань» – для судов, идущих снизу. И ниже, примерно через 50 метров, находилась грузовая пристань. Видимо, непродолжительное время в 1940 году существовала причальная пристань «Гидроузла». Обилие разных пристаней в советские годы воспринималось как явный перебор – на смену им пришли речные вокзалы.

Впервые водный вокзал в Ульяновске был открыт на одной из пристаней в 1939 году. На вокзале имелись зал ожидания, комната матери и ребенка, красный уголок и 15 коек для транзитных пассажиров. Но этого было недостаточно. В 1947 году на заседании архитектурной комиссии при Управлении главного архитектора города был рассмотрен и утвержден проект нового водного вокзала. Авторами проекта были сотрудники ульяновской конторы «Облпроект»: инженер Сыромятников, архитекторы Г.И. Хайтон и А.И. Ушаков. Вокзал был построен в 1949 году. Площадь служебных и вспомогательных помещений составляла 1000 квадратных метров. Деревянное П-образное в плане здание вокзала было одноэтажным, в центре с трехэтажной надстройкой со шпилем.



1 июня 1968 года. Речпорт

У центрального входа, обращенного к Волге, были установлены большие скульптуры В.И. Ленина (слева) и И.В. Сталина (справа). Вокзал находился немного выше Пролетарского спуска (бывший Завьяловский). Как и положено, при вокзале имелся ресторан, входивший «в список хозрасчетных предприятий Ульяновского треста столовых». В 1949 году было уже известно о создании Куйбышевского водохранилища, поэтому на месте этого вокзала, «учитывая его перебазирование к навигации 1956 года в район строящегося речного вокзала», планировали поместить водную станцию. Здание вокзала находилось выше кромки воды, речные суда приставали к двум дебаркадерам, стоявшим напротив вокзала. Эти дебаркадеры до 1952 года были перемещены на место нового речного вокзала, а в здании «старого» водного вокза-

ла разместилась туристическая база. Само здание существовало и в 1959 году. Кстати, в Симбирске вплоть до 1917 года функционировал «Яхт-клуб» с помещениями в Подгорье.

Еще в 1939 году в проекте планировки г. Ульяновска в связи с созданием Куйбышевского водохранилища вместе с речным вокзалом закладывалось строительство в этом же месте грузового порта. Порт и защитная дамба завода им. Володарского входили в первую очередь строительства. Строительство нового речного вокзала было обусловлено расчетным повышением уровня воды Куйбышевского водохранилища и перспективным развитием города. Его решили строить ниже железнодорожного моста, в районе протоки Чувича. Строительство нового порта началось в 1952 году.

Подъем воды в водохранилище до нормальной отметки 53 метра осуществлялся с 1956-го по 1957 год. Уже было затоплено Свято-Духовское кладбище, построены волнолом и перемычки, предотвращающие затопление рабочей зоны вокзала, строительство которого велось в 1959–1966 годы.

Порт состоит из пассажирского и грузового районов и соединен железнодорожной веткой со станцией «Ульяновск-II». Центральный грузовой порт (район) вступил в строй в навигацию 1957 года. Он построен по типу морских портов с сооружением перед акваторией мола длиной полтора километра, защищающего порт от волн Куйбышевского водохранилища, высота которых в штормовую погоду достигает более трех метров.

**Вячеслав Ильин**

*Продолжение следует*