



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 сажений.



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 сажений). 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 паромах 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 косогора 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. пришнурованные к столам книги для записывания жалоб на неисправности».

В Подгорье перевозная пристань находилась между северной и средней ветвями Смоленского съезда, занимая участок в 70 сажений. 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



Симбирскъ.—Simbirsk. № 14.  
Пристань перевозъ.



Симбирскъ.—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*