

Наш город

А ЕЩЁ ОН СУЩЕСТВУЕТ
НА ГЕРАЛЬДИЧЕСКОМ ГЕРБЕ ГОРОДА
КАК «СИМВОЛ СПАСЕНИЯ В БУРЯХ,
НАДЁЖНОСТИ И ПОСТОЯНСТВА».
И, КОНЕЧНО ЖЕ, В ИСТОРИИ
НИЖНЕЙ ТУРЫ.

Многие, наверное, заметили, что обустройство городского сквера у здания Дворца культуры в Нижней Туре завершилось открытием небольшого монумента — железного якоря. Модели такого же якоря, какие выпускал в XVII веке Нижнетуринский железоделательный завод по заказам Российского Адмиралтейства.

Сухопутная уральская глубинка и ... самый главный атрибут судоходства. Не нонсенс ли это? Отнюдь. Сухопутными наши края стали считаться лишь век назад. А два века ранее река Тура (в нашем территориальном отрезке) была судоходной. Это ведь по ней Ермак шёл Сибирь завоёвывать. Весной ширина реки достигала 100 сажень (более 200 метров), а глубина — 2-7 аршин (1,5-5 метров). Во время разлива Тура становилась судоходной до устья реки Салды.

На берегах Туры стояли плотины, одна из самых заметных — при Нижнетуринском поселении, где расположился железоделательный завод, который стали возводить сразу после открытия Гороблагодатского месторождения железной руды. Здесь была своя пристань. Суда, отправляемые даже до Тобольска, поднимали груз в 1000-1800 пудов (до 30 тонн). Везли железо, везли и якоря.

Производство же легковесных якорей для речных судов и галерного Черноморского флота началось здесь в 1783 году. На заводе этого имелась специальная сталеплавильная печь и так называемая «якорная фабрика», то есть цех с одним большим молотом и четырьмя якорными горнами.

Потребность в легковесных якорях определялась потребностями внешней и внутренней политики России. В 1783 году зарождается Черноморский флот, штатный состав которого включает несколько десятков мелких кораблей парусно-гребной флотилии. Эти корабли предназначены для будущих боевых действий против турок на Дунае и на Днепровско-Бутском лимане. И 1787-1791 годы ознаменовались русско-турецкой войной, причём



Таков и есть нижнетуринский легковесный якорь для речных судов, выпускавшийся когда-то местным железоделательным заводом. Якорь, попавший на геральдический герб города

Якорь у ДК

с активнейшим использованием парусно-гребных судов с нашими, уральскими, якорями.

Отмечалась необычайная сложность доставки тяжёлых якорей из Нижней Туры до пристани на Каме, на расстояние около 100 вёрст (107 км), причём конной тягой. «Железный караван» Гороблагодатских заводов формировался в Осландской пристани. Здесь якоря грузили на барки и сплавляли вниз по Каме, а потом — по Волге. Там якоря перегружали с барок на мелкосидящие баржи, и бурлаки тащили их по притоку Волги — реке Камышинке — до истоков реки Иловли, впадающей в Дон. С наступлением зимы, по первопутку, на огромных саянах якоря везли ещё 50 вёрст (53,3 км). Весной же, когда реки вскрывались, якоря попадали в бассейн Дона, а уже потом — в Азовское и Чёрное моря, обрета приданные к ним в Севастополе или Николаеве специальные дубовые штоки.

Для изготовления якорей Балтийского флота во второй половине XIX века Нижнетуринский завод поставлял кричную заготовку на Олонецкие и Ижорские заводы.

Производство якорей в Нижней Туре происходило по «русскому» способу. Части якоря изготавливались из брускового железа. Следили за прочной проваркой. Затем шла обжимка с десятикратным подносом под молот. Затем — «жесточий вар» веретена (чтобы не было трещин), затем — проковка, снова нагрев печи и обрубка излишнего металла.

Далее якорь проходил испытания на надёжность. Его поднимали в первый раз на высоту веретена и бросали на чугунную плиту. Второй раз бросали с высоты в половину длины веретена. В третий раз — с высоты, равной длине рога якоря. Выдержавший эту пробу якорь бросался ещё попеременно обеими сторонами веретена на острую чугунную наковальню.

Чистота отделки проверялась нагревом до тёмно-вишнёвого цвета, когда проступают все недостатки поковки. Якорь подвешивали и били семифунтовыми молотами. При этом чистый звонкий звук свидетельствовал, что поковка плотна, и в ней нет раковин и трещин.

Если якорь выдерживал все испытания, на нём выбивали клей-

мо — имя мастера, имя управляющего завода, имена двух свидетелей. После выбивалась литера «Р», что значит «пробован».

Можно с уверенностью сказать, что производство якорей являлось вершиной кузнечного мастерства. Однако было и по-настоящему одним из самых тяжёлых видов труда. Не легче было и горным инженерам. Ответственность и спрос за качество якорей лежали и на них. Документы донесли высказывание мичмана Горчакова, попробовавшего горной службы: «Лучше быть рядовым на Руси, чем здесь лейтенантом».

Якорное производство в Нижней Туре было ответственным, но никогда не главным, а скорее вспомогательным и даже обременительным для завода. И к середине 1840-1850-х годов производство якорей в Нижней Туре стало прекращаться. Но во второй половине XIX века Нижнетуринский завод всё ещё поставлял кричную заготовку на Олонецкие и Ижорские заводы для изготовления якорей Балтийского флота.

История сохранила имена целых династий якорных мастеров-нижнетуринцев, потомственных мастеровых: Баяновых, Розуевых, Матвеевых, Трофимовых, Мурзиных, Крапивинных, Булыгиных, Овчинниковых, Петуховых, Дёминых, Совениных, братьев Шарниных, воровщиков Мокина, Черных, Меркушина, Дерябина, Ермакова и многих других, кто вошёл в историю Нижней Туры. Как, впрочем, вошёл в неё и сам якорь.

С годами, десятилетиями полугенеральным, литой, почти с виртуального пьедестала, якорь поднимался всё выше и выше и взлетел на геральдический щит города. Причём с исторической расшифровкой, что является он «символом спасения в бурях, надёжности и постоянства». Что ж, справедливо. И с точки зрения геральдики, и жизненно.

Ну а модель легендарного нижнетуринского якоря, украсившего городской сквер, выполнена фирмой «ОЛТОС» (г. Лесной, руководитель А. Черненко).

Н. КОЛПАКОВА
Использованы материалы краеведа, историка
А.В. Шлемова
Фото С. Чикишева

Здоровье

В ПРОГРАММУ ДИСПАНСЕРИЗАЦИИ
МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ ИССЛЕДОВАНИЕ
КРОВИ НА ГЛИКИРОВАННЫЙ
ГЕМОГЛОБИН — ЭТОТ ТЕСТ
ДОСТОВЕРНО УКАЗЫВАЕТ
НА НАЛИЧИЕ ДИАБЕТА ИЛИ
ПРЕДШЕСТВУЮЩЕЕ ЕМУ
ПОГРАНИЧНОЕ СОСТОЯНИЕ —
ПРЕДИАБЕТ, ОБ ЭТОМ СООБЩИЛА
НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ
«ПРЕДИАБЕТ — ВРЕМЯ
ДЕЙСТВОВАТЬ» ДИРЕКТОР НМИЦ
ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ МЕДИЦИНЫ,
ГЛАВНЫЙ ВНЕШТАТНЫЙ
СПЕЦИАЛИСТ, ТЕРАПЕВТ МИНЗДРАВА
РОССИИ, ПРОФЕССОР ОКСАНА
ДРАПКИНА.

Ранняя диагностика предиабета (той стадии, когда можно остановить развитие заболевания, изменив образ жизни, порой даже без лекарств) поможет уберечь многих россиян от будущих серьёзных последствий диабета — сердечно-сосудистых ка-

Вижу насквозь

Жители страны серьёзнее относятся к диспансеризации

тастроф, тяжёлых поражений глаз, ампутации конечностей. Сейчас в диспансеризацию включён обязательный тест на уровень глюкозы в крови. Развившийся диабет он покажет, но вот предиабет — нет. О том, что это исследование нужно включить в скрининг, говорила и директор Института диабета НМИЦ эндокринологии, профессор Марина Шестакова.

«Решение проводить всеобщие ежегодные профилактические осмотры населения — это очень важный и щедрый жест со стороны государства. Дело в том, что диабет долгое время развивается бессимптомно, пациент не чувствует недомогания, и выявить заболевание на ранней стадии можно, только регулярно обследуясь, сдавая анализы», — отме-

тила Шестакова. Именно диспансеризация предоставляет людям такую возможность. Кстати, последний опрос, проведённый по инициативе ФОМС и Всероссийского союза страховиков, показал, что мы стали намного ответственнее относиться к здоровью: 70% участников социологического исследования заявили, что признают важность скрининга и довольны тем, как было организовано обследование. При этом прослеживается закономерность: если человек уже проходил диспансеризацию в последние 1-2 года, он, как правило, заявляет о готовности участвовать в такой профилактике и дальше.

Нацпроект «Здравоохранение» поставил цель усилить профилактику, к 2024 году ежегодно дис-

пансеризацией должно быть охвачено 70% всех граждан, прокомментировала результаты опроса глава ФОМС Наталья Стадченко. Часто высказываемые опасения о том, что скрининг невозможно пройти быстро и без проблем, опрос не подтвердил. Более половины участников сказали, что никаких сложностей у них не возникло. О том, что не удаётся завершить диспансеризацию в короткий срок (за один день), сообщили 23,5%, а 19,7% пожаловались на очереди. О том, что во время обследования не хватало нужных специалистов, заявили 13,2%. Так что, очевидно, организацию диспансеризации необходимо улучшать.

ПО ИНФ. СМИ

оказываем услуги:

**ЯМОБУР
МАНИПУЛЯТОР
САМОСВАЛ
БУРЕНИЕ
СКВАЖИН**

продажа:
**ЩЕБЕНЬ
ОТСЕВ
ПЕСОК**

**8 912 659-94-95
8 953 001-41-01**

реклама

5 ноября

Кировская обувная фабрика

**ОБУВЬ
В РЕМОНТ**

**Подарите вашей
обуви новую жизнь!!!
ОБУВЬ НА ЗАКАЗ!!!
Продажа обуви
Дворец культуры
(Нижняя Тура),
10:00–18:00
Предоплата
500 руб.**

реклама

ООО

**“АДМИНИСТРАТИВНАЯ
ПРАКТИКА”**

МЫ БОЛЕЕ 10 ЛЕТ СТОИМ НА СТРАЖЕ
ИНТЕРЕСОВ ВОДИТЕЛЕЙ И ПЕШЕХОДОВ!

ПОМОЩЬ В ВОЗВРАТЕ
ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ.
ДОСРОЧНО.

ТЕЛ.: 8 (38-12) 99-19-60,
8 800 100 83 55

ИНН 5406798830 ОГРН 1195476050329

реклама

**Лесной,
Ленина, 49А**
(здание «Силуэт», оф. 102)
**Тел.: 6-05-91,
8-961-764-1842**



**УСТАНОВКА
СИСТЕМ
видеонаблюдения
и домофона.
Качественно
и недорого.**

реклама

**г. Нижняя Тура
Тел. 2-40-98**