

# Достояние Нижнего Тагила

От завода до искусства

В жюри конкурса «Достояние Среднего Урала» продолжают поступать заявки. К видеожурю подключились в муниципалитетах региона. Главы высказались в поддержку проекта Евгения Куйвашева. Руководители территорий выдвигают свои предложения, на их взгляд, достойные почетного общественного статуса. Мы постарались собрать самые интересные объекты, которые в конечном итоге могут получить народное звание



## В поисках достояния

Сбор заявок на конкурс по присвоению общественного статуса «Достояние Среднего Урала» начался в Свердловской области 1 февраля.

Оставить заявку можно на сайте Общественной палаты Свердловской области.

Открытое голосование по выбору объектов, которым будет присвоен новый статус, стартует 1 августа и завершится 1 октября.

«Областная газета» составляет свой рейтинг, ждем предложений от наших читателей.

## И танки наши быстры

Среди претендентов на титул «Достояние Среднего Урала» – знаменитый нижнетагильский Уралвагонзавод. Мировую известность предприятие получило как производитель железнодорожных вагонов и бронетанковой техники. 11 октября 1936 года с конвейера построенного завода сошли первые грузовые полувагоны. Этот день стал официальным днем рождения предприятия. Вскоре ему было присвоено наименование «Уральский вагоностроительный завод имени Ф.Э. Дзержинского». В августе 1941 года по решению Государственного комитета обороны на базе Уралвагонзавода был создан Уральский танковый завод №183 имени Коминтерна. Сюда были эвакуированы группа ученых Московского высшего технического училища имени Баумана, Государственная союзная лаборатория режущих инструментов и электросварки имени Игнатъева, а также Московский станкостроительный, Мариупольский броневой, Харьковский машиностроительный и Бежицкий сталелитейный заводы – всего 12 предприятий. За годы Великой Отечественной войны с конвейера Уральского танко-

вого завода сошло 25 266 знаменитых Т-34. Каждая вторая «тридцатьчетверка» из участвовавших в боях имела клеймо УТЗ. В годы войны завод производил также бронекорпуса для самолетов Ил-2. Авиабомбы, передки для артиллерийских установок. Для комплектования Уральского добровольческого танкового корпуса в 1943 году было изготовлено 145 «тридцатьчетверок», в его составе на передовую ушли 185 заводчан. Всего же в боях приняло участие более 6000 рабочих УТЗ, половина из них погибла. После Победы, 26 мая 1945 года, предприятие переименовали в «Завод имени Сталина». Постепенно расширялся перечень выпускаемой продукции. В разные годы здесь производили грузовые платформы, крытые вагоны, цистерны. Постоянно модернизировалась линейка военной техники, здесь выпускали Т-54, Т-55, Т-62, Т-72 разных модификаций. 12 сентября 1963 года заводу вернули первоначальное название – «Уральский вагоностроительный завод имени Ф.Э. Дзержинского».

### Олег КАСКОВ, Герой России, полковник в отставке:

– Танк Т-72 Б, на котором служил и воевал, был изготовлен на УВЗ. Участвовал в первой Чеченской кампании. В надежности машины в очередной раз убедился в бою под Белгатаем. Снаряд попал внутрь, загорелся. Но нам удалось потушить огонь, вывести танк из-под обстрела, в полевых условиях устранить повреждения и снова вступить в бой, прикрывая огнем выходящую из опасного района колонну нашей техники.

Сейчас Уралвагонзавод включает в себя металлургическое, вагоноборочное, механосборочное, ремонтно-механическое, инструментальное и другие производства, позволяющие обеспечивать замкнутый цикл выпуска продукции. Мощная научно-техническая и инженерная база, кадровый потенциал дают возможность корпорации осваивать современные технологии, успешно разрабатывать и внедрять в серийное производство новые модели транспорта и спецтехники. Концерном разработана платформа «Армада» для танка Т-14, тяжелой боевой машины пехоты Т-15 и бронированной ремонтно-эвакуационной машины Т-16.

## На подносе, да с росписью

В суровом промышленном городе нашлось место и для творчества. Нижний Тагил – родоначальник жостовской росписи. Да, это не ошибка, именно на Урале первыми начали расписывать подносы в необычной и достаточно сложной технике, а уж после в местечке Жостово (это в подмосковных Мытищах) подхватили это направление народного промысла. Первыми тагильской росписью подносов занялись потомки старообрядцев-иконописцев. В более серьезное, узнаваемое ремесло роспись переросла благодаря всё тем же Демидовым. **Николай Никитич** в 19-м веке при заводе открыл школу живописи, куда брали подростков и 4 года обучали росписи подносов. До этого ремеслом занималась династия художников **Худояровых**. Именно с их подачи промысел вышел за пределы Нижнего Тагила и дошел до Жостово. До изобретения листопрокатной технологии подносы были кованые, расписывать такие изделия было непросто, изъяны приходилось скрывать рисунком и тщательно лакировать. Главный отличительный признак тагильской росписи – это техника двойного мазка, когда на кисточку берется два цвета краски одновременно. Чтобы создавать картины в такой технике, надо набить руку, у новичка, даже имеющего художественное образование, может и не получиться изысканных узоров. К тому же производство одного подноса достаточно трудоёмкое, это практически ручной труд. Сейчас мастера берут штампованные заготовки для росписи, а не кованые, как раньше, но это обстоятельство не сильно облегчило процесс. Всё равно на нанесение рисунка уходит несколько дней, каждый слой краски надо хорошо просушить не менее суток, потом к делу подключаются лакировщики, они покрывают гладким слоем изделия, шлифуют, чтобы поверхность подноса была похожа на водную гладь, на это тоже уходит порой 3-5 суток. Секретами производства поделилась **Нина Чистякова**, она с 1977 года занимается тагильским подносом, и сейчас, на пенсии, продолжает расписывать.

– Я работала по техническим условиям, которые были советские, а там подносы все-таки на вредность проверяли, и они были рекомендованы для использования в хозяйстве, чтобы продукты класть. Срок службы очень большой у изделий благодаря хорошему лаку и краскам. Сейчас в моде небольшие подносы. У первых, они назывались скатертьные, были огромные размеры, сейчас такие изделия хранятся в музее имени Худояровых (*Музей истории подносного промысла «Дом Худояровых»* – **Прим. ред.**). Вообще, по форме были разные, когда стали возрождать, пошли очень простые формы – без резных краешков, овалы, прямоугольные. Самый маленький подносик – «семечка» его называют – 9 на 12 сантиметров. Название прижилось, покупатели его так и спрашивают: «Семечка» есть?»

## От завода к музею



В Нижнем Тагиле даже заводы не закрываются, а уходят на музейную «пенсию». Выработавший своё железоделительный завод (на снимке), основанный Демидовыми в 1725 году, сегодня – музей-завод истории развития техники чёрной металлургии. Предприятие отработало 260 лет. Здесь был полный цикл выплавки металла – от подготовки железной руды, до получения чугуна, железа и меди. Здесь же работали и обслуживавшие завод хозяйственные и ремонтные службы, кирпичная и лесопильная фабрики. В годы Великой Отечественной войны предприятие выпускало феррох-

ром, ферромарганец, их используют для легирования (улучшения характеристик и прочности) стали, а также нержавеющей ленту для авиации. Закрылся завод в 1987 году. Символические ключи от старого завода были вручены Нижнетагильскому музею-заповеднику горнозаводского дела Среднего Урала. Сейчас на территории старейшего предприятия можно увидеть основные стадии металлургического производства: доменный цех, прокатное производство, мартеновский цех, энергетическое хозяйство, оборудование механической обработки металла и литейного дела.

Здесь же находятся выставки заводской техники и подвиги состава образца XIX-XX веков. Прикоснуться к истории на территории комплекса можно в прямом смысле слова: в 1992 году при реконструкции плотины были подняты брёвна из лиственницы, они ровесницы заводу Демидовых. Так же как и сама плотина, возведённая в 1721 году, – она неоднократно перестраивалась, за счёт этого хорошо сохранилась. Музей-завод имени Куйбышева – единственный на территории бывшего СССР был признан индустриальным наследием и включён в список ЮНЕСКО.

## Без отрыва от производства



Для обеспечения кадрами своих предприятий, которые тогда активно наращивали производство, в 1740 году **Акинфий Демидов** открыл филиал Невьянской цифирной школы в Нижнем Тагиле. Такие школы создавались в России по указу царя **Петра I**. Учебное заведение открыли и на Урале, в Невьянске, там обучали мальчиков арифметике. Существовали цифирные школы при заводах, и выпускники осваивали вместе с математическими знаниями профессию. В 50-х годах 18-го века цифирные школы упразднили, на их базе открылись новые учебные заведения. Так произошло и с тагильским филиалом: он стал заводским училищем. Сейчас одно из старейших в России средних профессиональных учебных заведений называется Нижнетагильский горно-металлургический колледж имени Е.А. и М.Е. Черепановых. Там готовят специалистов среднего звена – в первую очередь для градообразующих предприятий Нижнего Тагила.

– Наш колледж следует традиции, заложенной ещё в петровские времена – готовить специалистов для нашего промышленного края. В колледже есть самые современ-

Ефим Черепанов

Мирон Черепанов

ные лаборатории, всё – по последнему слову техники, как и тогда. Но, в отличие от того времени, когда выпускники цифирной школы оставались работать при Невьянском заводе, наши выпускники идут в самые разные сферы. Некоторые из них сейчас занимаются исследованием Арктики. Кто-то возвращается работать в колледж уже в качестве преподавателей. Ежегодно выпускники Нижнетагильского горно-металлургического колледжа становятся лауреатами премии имени Черепановых. Среди выпускников колледжа – пять Героев Советского Союза, 16 Героев Социалистического Труда, лауреаты Государственных премий СССР и Правительства РФ, известные общественные деятели, сотни учёных и изобретателей, тысячи руководителей производства всех рангов, – отмечает преподаватель нижнетагильского горно-металлургического колледжа имени Черепановых **Юлия Зауолова**.

Колледж носит имя Черепановых неспроста. Есть предположение, что строители первого паровоза и железной дороги в России тоже учились в цифирной школе Нижнего Тагила; доподлинно известно лишь о том, что они преподавали в училище. **Ефим Черепанов** и его сын **Мирон** происходили из крепостных крестьян, приписанных к заводу Демидовых. Черепановы смогли модернизировать, говоря современным языком, использующиеся на металлургических предприятиях, но главное, над чем они работали, были паровые машины – оба упорно хотели внедрить их в промышленное производство. В первой половине 19-го века им удалось создать первый в России паровоз, тогда же была построена чугунная железная дорога, тоже выдающимся учёным и инженерам вручается премия имени Черепановых.