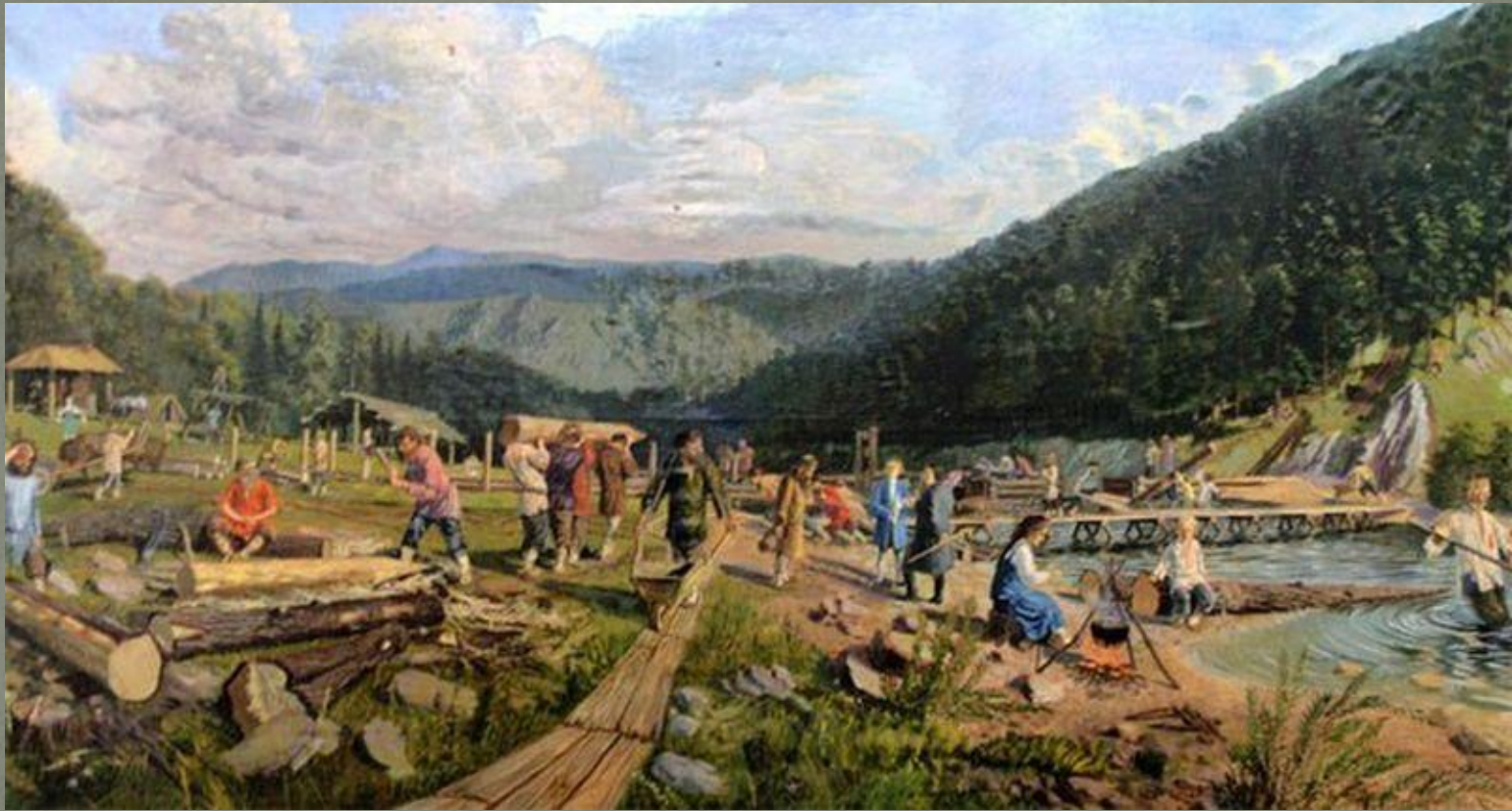


Фотолетопись памятника природы г.Косотур

Ко дню города Златоуста 2020

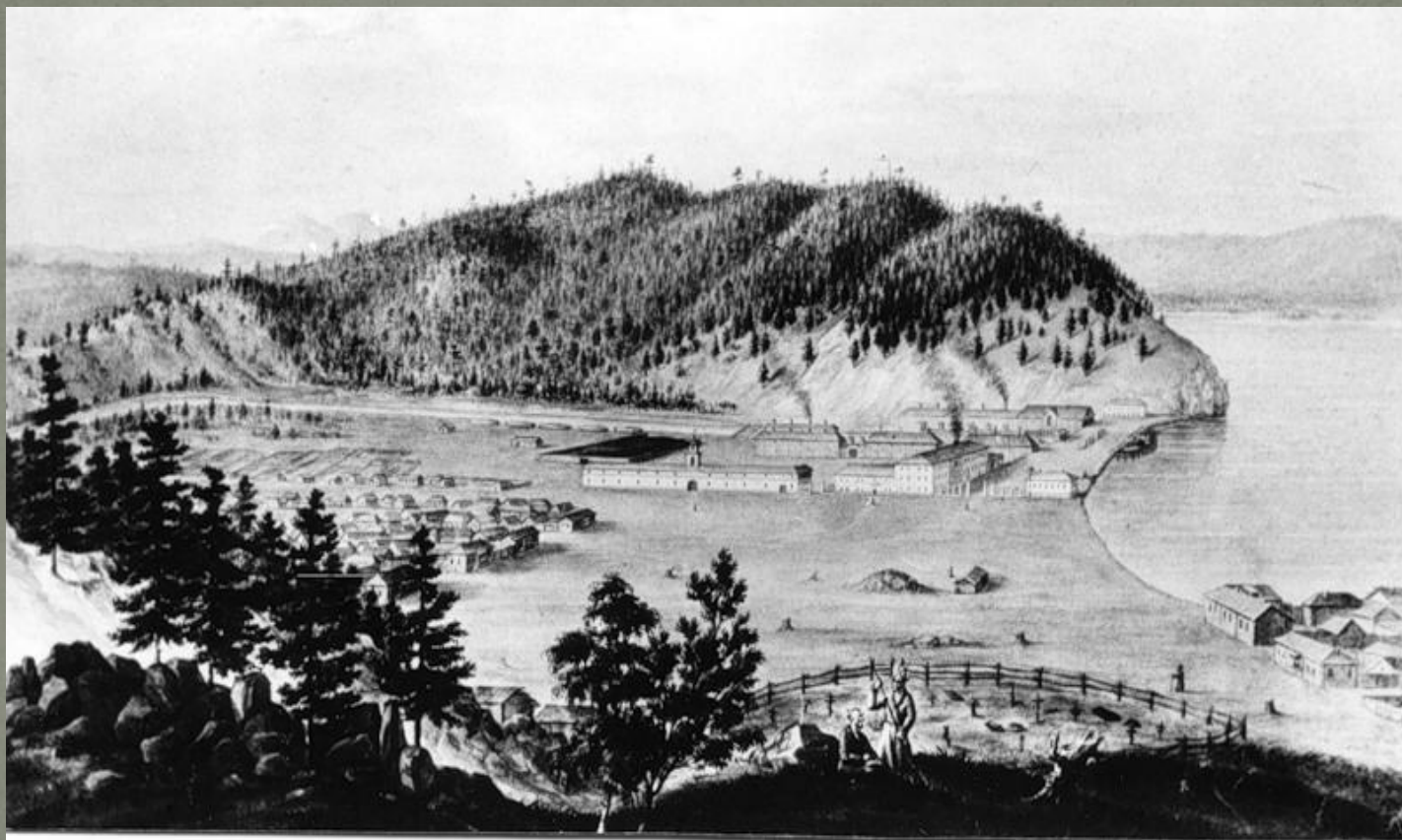
Автор: Заикина Елена Анатольевна

Наш город мог бы называться по названию реки Ай, на берегах которой находится, или Косотуром по названию горы, вокруг которой он расположился. «Здесь не нужно распространяться насчет выбора места для плотины, скажем только, что Златоустовский завод может оным гордиться: сама природа как бы предназначила сие место для построения завода, поставив естественную плотину (гору Косотур), простирающуюся почти на 1 ½ версты» (П.П. Аносов).
Художник Г.М.Берсенева «Основание Златоуста»



Еще не было фотографий.

Центр Златоуста с г.Бутыловка. Акварель Абабкова, 1810г.



Главное – плотина на реке Ай

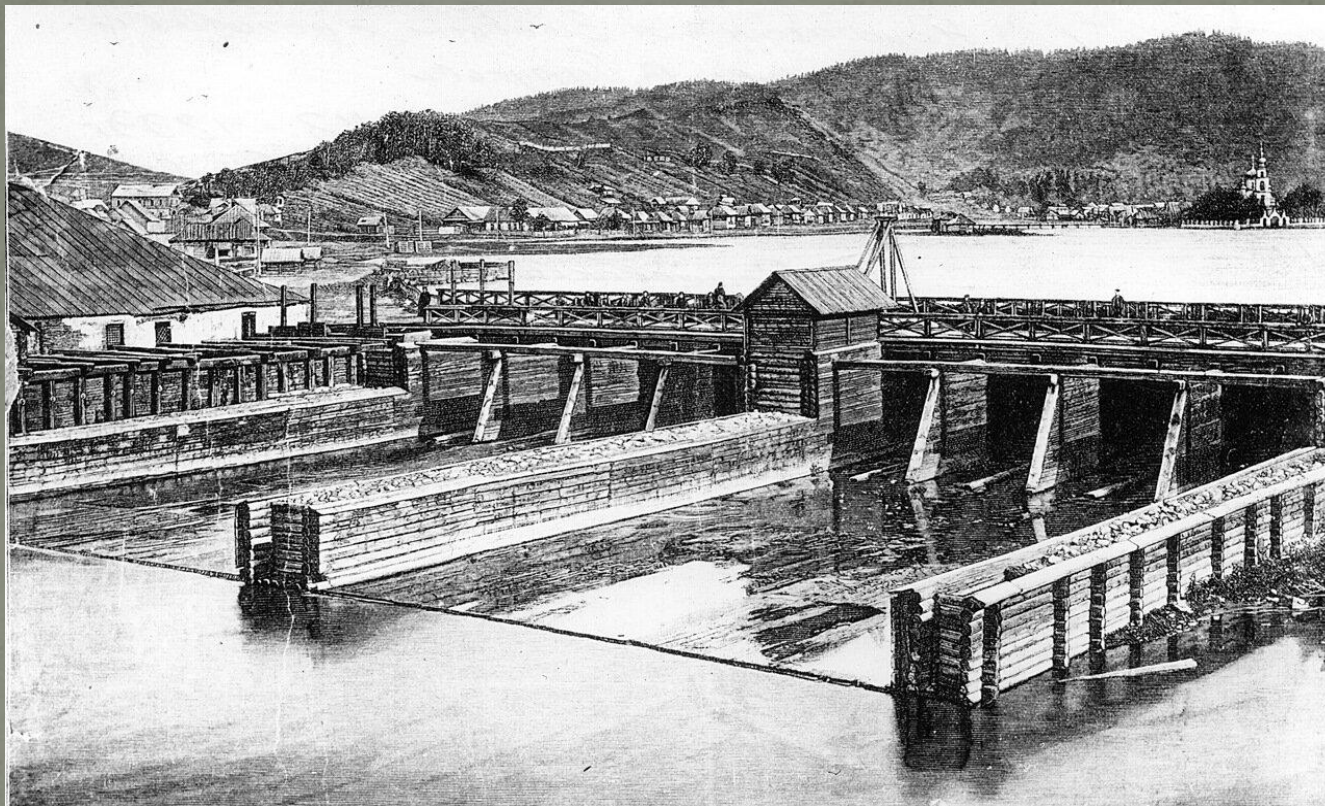
Все города строились у рек. Места для строительства заводов и поселений выбирали с учетом полноводности рек. По реке можно перемещаться и перевозить грузы. На всех предприятиях нашего края в XVIII веке механизмы приводились в действие силой воды. На Южном Урале, заселенном воинственными башкирами в 18в., запруда и река служили отчасти и защитой предприятия, обыкновенно окруженного частоколом с воротами и сторожевыми башнями. В Златоусте – дополнительной защитой выступали гора Косотур и хребет Уреньга.

Первая плотина построена из глины и дерева. Деревянные укрепления 2 режа, 5 быков, 4 свинки срублены из «лиственничного дерева, как прочнейшего между всеми деревьями». На строительство использовали самую лучшую древесину. Полотна изготовляли из ларевого теса, стрелы – из бревен. Использовали так же окованный железом брус.

В 1916 на каменное сооружение повели железобетонной плотины (завершено в 1926).
Долгие годы по плотине пролегла дорога, соединяющая центр города со ст. Златоуст.
К 1935г. здесь же была проложена трамвайная линия, и началось движение
трамваев. Движение по мосту плотины закрыли в 21 веке после строительства нового
Петровского моста.



В своём очерке «Русская Швейцария» в 1892 г. П.П. Падучев пишет: «Златоустовские пруды делятся на верхний и нижний...». Нижний пруд существовал с 1770 годов. В половодье открывали шлюзы и пропускали барки с продукцией завода. В 1809г. у плотины начали строить нижний завод.



г. Златоустъ —Zlatoust. № 40.
Нижнезаводскя часть города съ Косогура.



Auction.ru

торговая площадка
client_85ee3ea34f

auction.ru

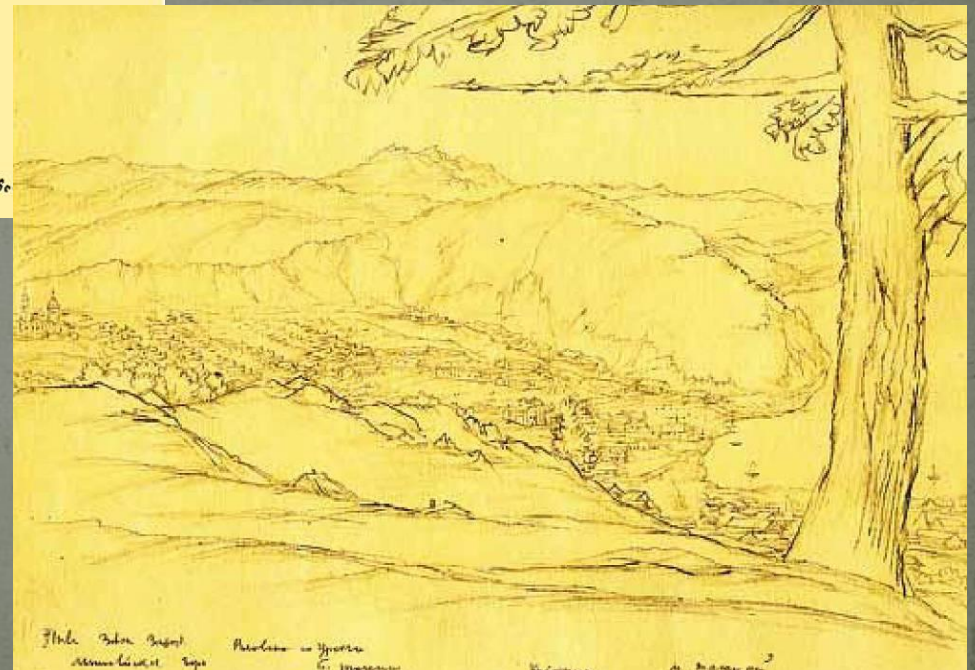
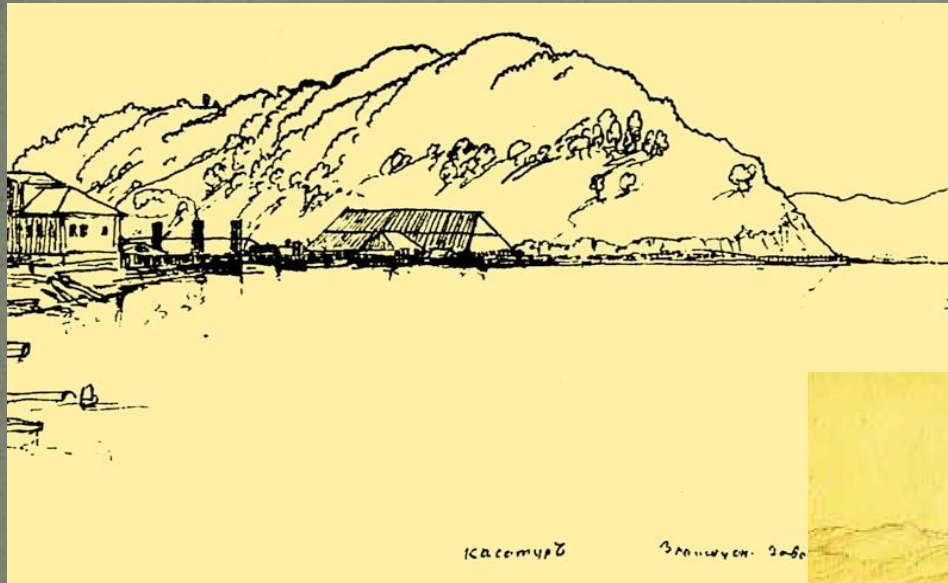
Кто строил город и завод?

В 18в. рабочие, владевшие каким – либо мастерством назывались мастерами, люди, выполняющие работу, не требующую квалификации – работными. Трудились семьями, знания передавались от отца к сыну. По своему правовому положению работники относились к нескольким группам: казенные мастера; пришлые люди, приписанные к заводам на правах государственных крестьян; вечноотданные причисленные в 1755г. к крепостным; купленные и вотчинные крепостные.

Потомственных рабочих называли кузюками. В словаре русских народных говоров написано, что кузюками на тульских оружейных заводах называли чернорабочих. Основатели завода были туляками и привезли на завод туляков, мастеровых людей. Переселенные на завод крепостные крестьяне использовались как чернорабочие, т.е. были кузюками. Название сохранилось, но приобрело другой смысл (по Ю. Окунцову). Кузюками стали называть обеспеченных старожилы, имеющих добротные дома и другие хозяйственные постройки.

Постепенно появлялись сословные группы: мастера, работные люди, торговцы, подрядчики и т.д. Основную массу рабочих кадров (до 80%-93%) составляли неквалифицированные рабочие, занятые ручным трудом

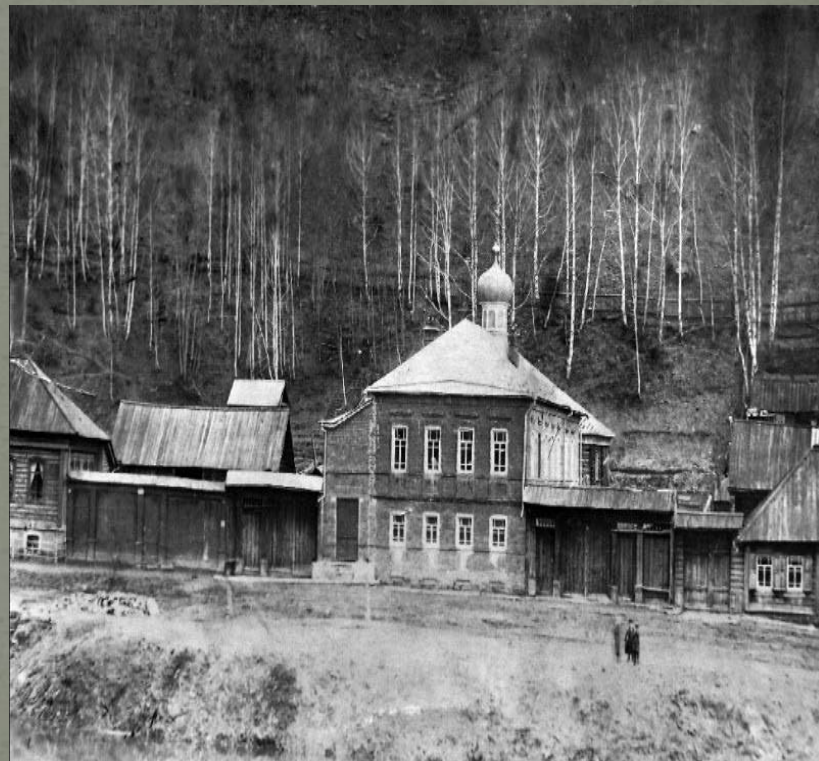
В 1837г. по приказу у Николая I, вместе с цесаревичем, будущим императором Александром II, его наставник Василий Андреевич Жуковский отправился в путешествие по России. Александр в письме описывает Златоуст: «Селение Златоустовское довольно большое – 8000 жителей, оно расположено между горами, с которых виды удивительные...». Поэт нарисовал два рисунка, оба – с Косотуром.



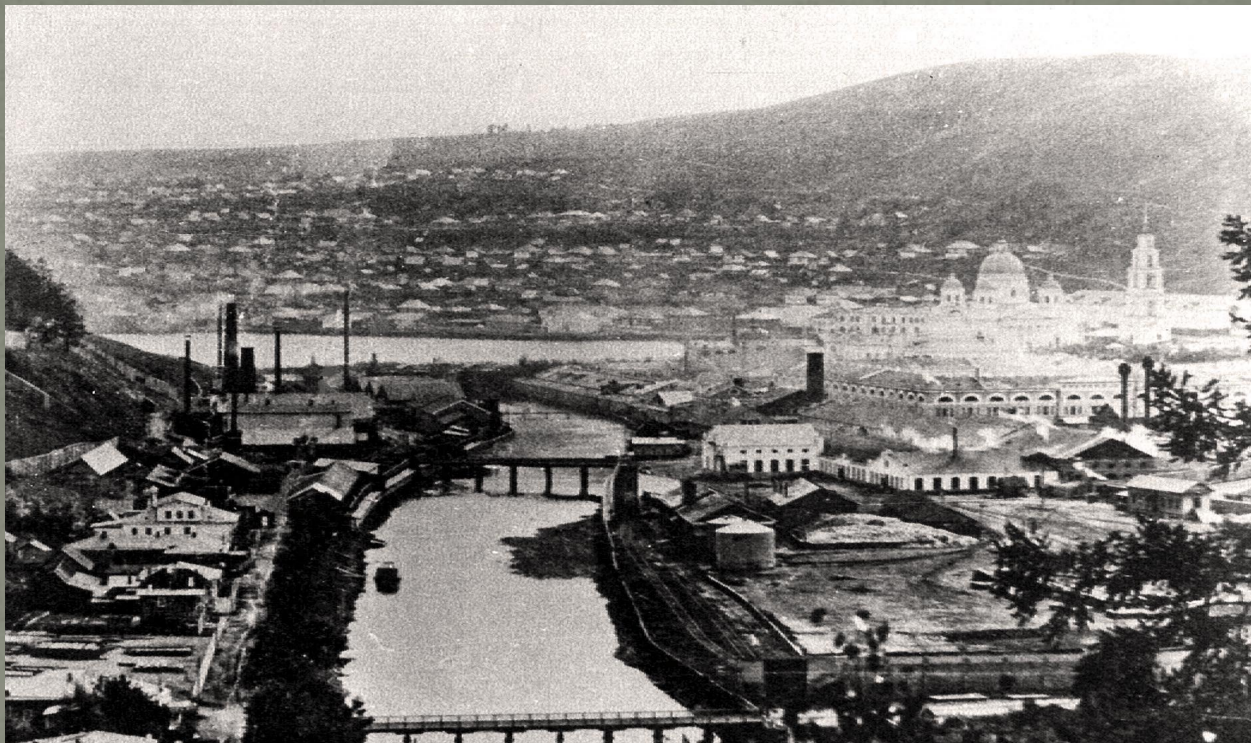
Правый берег р.Ай у г.Косотур был сильно изменен. Здесь брали «камень» и освобождали площадку для строительства домов, а потом и цехов завода.



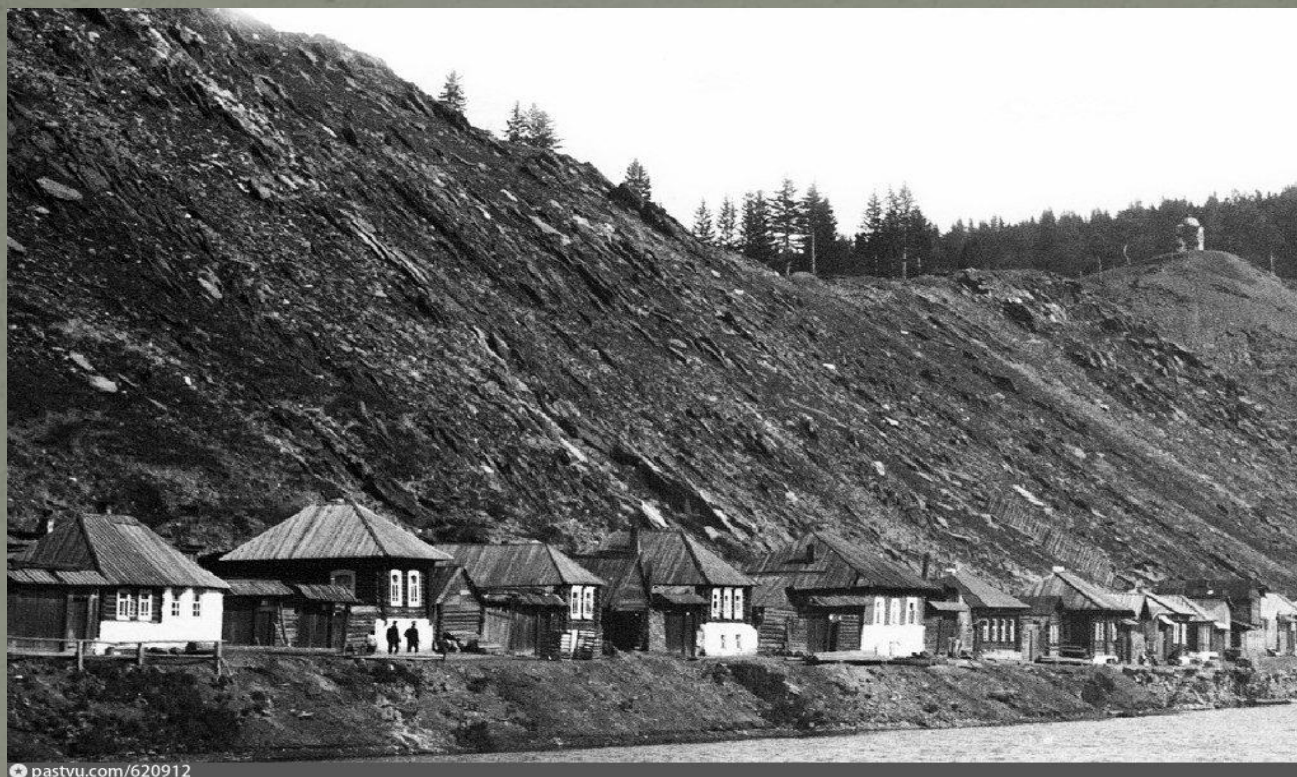
Правый берег. Церковь Покрова Пресвятой Богородицы.
Фото из Архива В.Б. Фролова. Начало 1900-х г.



У Косотура находилась Заайская улица. В 20 веке была застроена производственными строениями. В 30 – тых годах здесь построены цеха: деревообрабатывающий, сверловый, новопрокатный. Справа – заводские корпуса. У пруда виден Свято – Троицкий собор и колокольня.



Поселение у Малого Косотура называлось Сатаевка. Возникло в начале 19в. До 30 – тых годов 20в. здесь находились улицы Заайская и Сатаевка. На склоне располагалась крутая лестница «Шайтанка», которая позволяла сократить расстояние между частями города. Разобрана после Великой Отечественной войны.



К приходу Петропавловской церкви были приписаны четыре часовни.
(сама церковь находилась на площади возле Нижне – Заводского пруда).
Одна из них Мироносицкая находилась на Малом Косотуре. Часовня
сооружена в 1905 году. Разрушилась.



По косотурским улицам

Косотурская улица одна, она расположена в центре города, а не на Косотуре...

Формирование центральной части города началось после 1760г. у подножий Уреньги и Косотура. Для строительства домов жителями города удобных мест было мало, к тому же, добираться до завода можно было только пешком. Многие улицы располагаются на крутых склонах гор на высоте 450 – 600 м.

В Златоустовском краеведческом музее представлена карта 1775г. План завода составлен после обследования членами Берг – Коллегии последствий Пугачевского восстания. На плане отмечено 7 улиц. В центральной части - 5 улиц, 2 улицы – в Демидовке, в Ветлуге несколько домов.

При Лугинине началось развитие производства, росло население Златоуста. Начинает формироваться центр заводского поселка. Первыми улицами Златоуста были: две Барочные, две Пристанские, Мастерская и Златоустовская. Появление Барочных и Пристанских улиц не случайно. Завод у подножия Малого Косотура или Сатаевки имел пристань.

Для укрепления Златоустовского завода специалистами А. Лугинин переводит с Саткинского завода рабочих, до этого привезенных Строгановым со своих вотчин на реке Ветлуге . Переселенцы селились компактно. На склоне Косотура в начале 70-х годов XVIII века появился район, который называют Ветлуга.



Уровень воды в городском пруду значительно менялся. Чтобы предотвратить размывание набережной пруда со стороны Ветлуги, была сооружена деревянная подпорка. В конце 19в. деревянные ряжи по берегу пруда начали разрушаться. В 1896г.произвели замену деревянных сооружений на каменные.



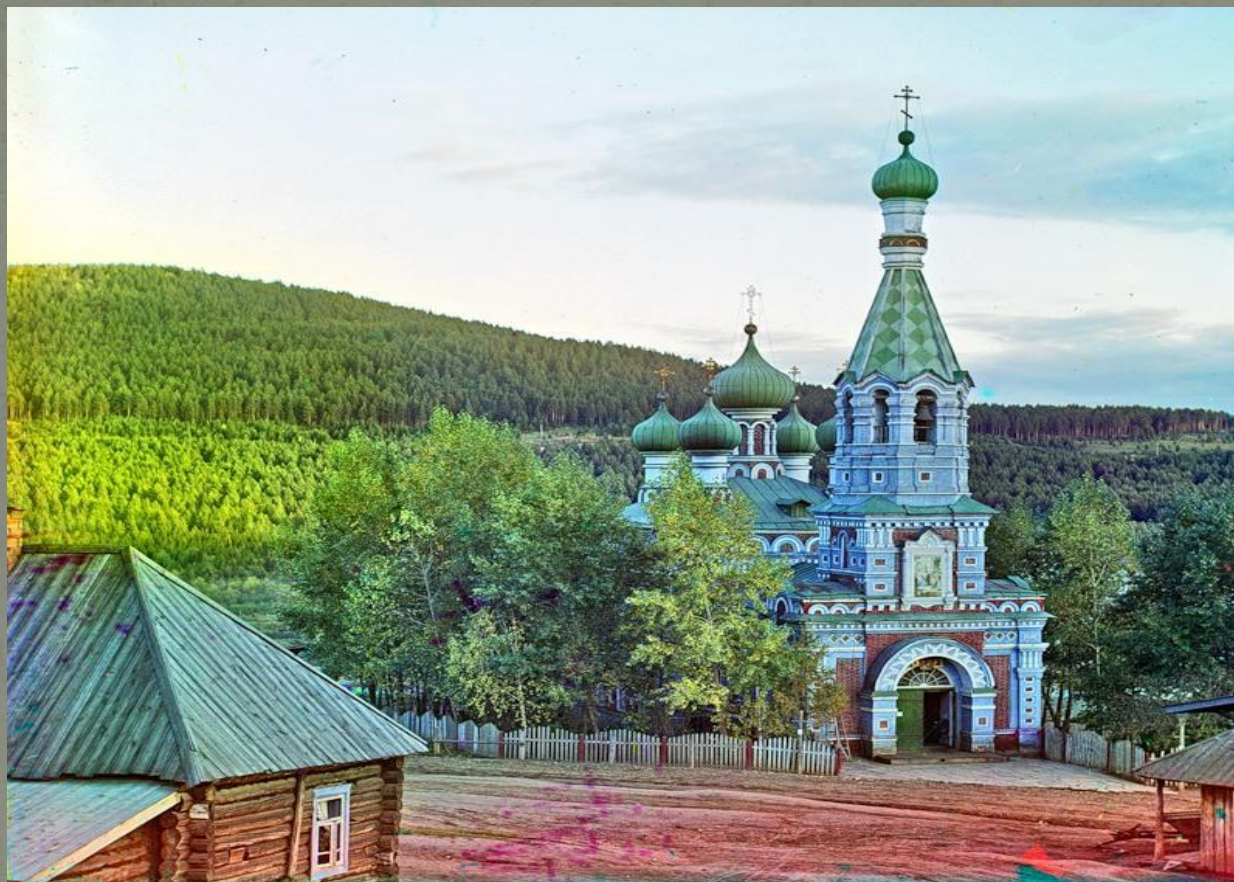
Прямо у плотины и моста начинается улица Аносова. Сейчас это самая длинная улица Златоуста, ее протяженность около 6 км. Но так было не всегда. Свое название улица получила в 1965г., а до этого она состояла из двух улиц: Большая Ветлужская и 1 – я Шоссейная. Улица Большая Ветлужская возникла еще в конце 18 века, свое название получила по названию поселка Ветлуга (называли также Пороховая).



На берегу городского пруда со стороны Ветлуги находилась Тургоякская дорога, по которой можно было проехать в Миасс.



В 1880г. жители Ветлуги решили строить православный храм. Пожертвований не хватало и строительство затянулось. Только 24 июня 1894г. на строящийся храм подняли кресты. В 1934г. С храма сняты колокола. Фото 1909г. Прокудина – Горского.



В приходе Иоанно - Предтеченской церкви в 1866г. была построена каменная часовня во имя Николая Чудотворца взамен деревянной, пришедшей в ветхое состояние. Фото 1909г. Прокудина Горского.



Из Европы в Азию

В апреле 1871г Комитет железных дорог признал «настоятельной потребностью» строительство Уральской горнозаводской железной дороги. Строительство начато в 1885 году, 8 (20) сентября 1888 года открыто движение на участке Самара – Уфа, а 8 (20) сентября 1890 года – до Златоуста.

В северном склоне горы была сделана выемка глубиной 10 метров и построен мост. За мостом находится станция Златоуст. В 1949г. выемка была расширена во время реконструкции.

Некоторое время станция Златоуст была конечным пунктом, однако строительство дороги продолжалось. В 1891 вышел именной рескрипт императора, повелевавший приступить к строительству «сплошной, через всю Сибирь, железной дороги». В 1892 году был пущен участок от Златоуста до Челябинска протяжённостью в 150 вёрст. От Челябинска началось строительство Транссибирской магистрали.

Выемка в г.Косотур. Фото 1880 и 1900г. г.



В первой половине XIX века впервые взорвали южный склон Косотура – город стал разрастаться, второй раз – в начале XX века для прокладки трамвайных путей, третий раз – в 2001 году для взятия скальных пород при строительстве нового моста.



Косотур хранит еще много тайн...

Спасибо за внимание.

