

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №15 с углубленным изучением отдельных предметов имени Героя Советского Союза Н.Н. Алтынова Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан»

Секция: Славные страницы города Зеленодольска



Исследовательская работа на тему:

**«ГРАДООБРАЗУЮЩИЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ
ЗЕЛЕНОДОЛЬСКА И
ВОСПРИЯТИЕ ИХ
ШКОЛЬНИКАМИ»**

Автор работы:

Куртымова Валерия Евгеньевна 9В класс

МБОУ «СОШ №15 им.Н.Н.Алтынова ЗМР РТ»

Руководитель: Бармина Оксана Анатольевна

учитель истории и обществознания

Содержание

Ведение.....	с.3-4
Глава 1. Социологический опрос о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро среди школьников МБОУ «СОШ №15 имени Н.Н.Алтынова ЗМР РТ».....	с.5-7
1. Результаты работы по изменению знаний среди учащихся.....	с.8-9
Глава 2. Интересные страницы истории завода и проектно-конструкторского бюро	с.10-21
1. Паратские мастерские.....	с.10-11
2. Красный металлист	с.13-17
3. Завод имени А.М.Горького.....	с.17-19
4. Становление Зеленодольского проектно-конструкторского бюро.....	с.20-21
Заключение	с.22-23
Список использованной литературы	с.24
Приложение.....	с.25-34

Введение

Одним из градообразующих предприятий Зеленодольска стал завод имени А.М.Горького. Его история неразрывно связана с историей становления и развития отечественной судостроительной отрасли. Судостроительные предприятия Поволжья являются одними из ведущих верфей страны, на протяжении всей истории и вносят огромный вклад в укрепление статуса России как Великой морской державы.

В этой связи особый интерес и несомненную актуальность приобретает исследование появления этих предприятий. Отношение к ним в школьной среде имеет значение, так как они неразрывно связаны с формированием патриотизма и гражданственности, чувства сопричастности учащихся к истории своей страны, республики и города.

Цель: изучить историю становления завода имени А.М.Горького и Зеленодольского проектно-конструкторского бюро и разработать рекомендации по совершенствованию знаний о них среди школьников.

Задачи исследования:

1. Провести социологический опрос среди учащихся 8 классов МБОУ «СОШ №15 имени Н.Н.Алтынова ЗМР РТ» по вопросу восприятия и отношения к истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро, анализ результатов;
2. Пополнить свои знания об истории возникновения завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро;
3. Разработать рекомендации по совершенствованию знаний школьников о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро.

Объект исследования – завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторского бюро.

Предмет исследования – восприятие школьниками истории завода и проектно-конструкторского бюро.

Методы исследования. В работе применяются теоретические методы: сравнение, классификация, систематизация, анализ, обобщение. Практические (социологический опрос) методы исследования, а также, материалы СМИ, Интернет-ресурсы по данной проблеме.

Новизна работы заключается в том, что проведено исследование среди учащихся 8 классов по данной тематике впервые, выявлены мероприятия, оказывающие влияние на восприятие истории завода и конструкторского бюро среди школьников 14 лет.

Практическая направленность: представлен анализ, выводы могут быть использованы учащимися и учителями для работы на уроках истории и занятиях по родному краю.

Данная работа представлена введением, двумя главами, заключением, списком литературы и приложением.

Глава 1. Социологический опрос о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро среди школьников МБОУ «СОШ №15 имени Н.Н.Алтынова ЗМР РТ»

Организация практической работы по выявлению отношения к истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторскому бюро осуществлялась в муниципальном бюджетном общеобразовательном учреждении «Средняя общеобразовательная школа №15 с углубленным изучением отдельных предметов имени Героя Советского Союза Н.Н. Алтынова Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан» среди учащихся 8 классов.

Сущность работы заключалась в следующем: разработать анкету по выявлению знаний о истории завода имени А.М.Горького и конструкторскому бюро; организовать анкетирование среди учащихся школы; определить исходный уровень знаний по этому вопросу; организовать мероприятия с использованием различных форм проведения; зафиксировать изменения знаний о истории завода и конструкторскому бюро у обучающихся 8 классов.

Практическая работа проводилась в два этапа: начальный и вторичный.

Задачи начального этапа (12-18 января 2022 г.): изучить историю становления завода имени А.М.Горького и Зеленодольского проектно-конструкторского бюро; выявить начальный уровень знаний у школьников об этих организациях.

Основные методы исследования, применяемые на данном этапе: изучение литературы; метод опроса: анкетирование, интервьюирование, тестирование; собеседование с учителями истории.

На вторичном этапе (18-25 января 2022 г.) решались следующие задачи: разработать план по проведению мероприятий с целью расширения и закрепления знаний о истории предприятий в МБОУ «СОШ №15 имени

Н.Н.Алтынова ЗМР РТ»; поведение повторного тестирования; зафиксировать изменения знаний о истории становления завода имени А.М.Горького и Зеленодольского проектно-конструкторского бюро; провести анализ социологического опроса, оформить исследовательскую работу.

Основные методы исследования: анкетирование, тестирование, анализ данных.

В практическую работу были вовлечены учащиеся 8 классов в количестве 84 человек. Нами получены результаты на начальном и вторичном этапе.

Оценка знаний школьников о заводе имени А.М.Горького и Зеленодольском проектно-конструкторском бюро проводилась с помощью Анкеты (приложение 1).

Результаты анкетирования (приложение 2) показали, что 38% учащихся имеют правильные представления о предприятиях, определяют где находятся завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро. Другие 62 % школьников не правильные указывают данные.

Учащиеся 8 классов слабо знают даты основания этих предприятий: 11,9% владеют информацией, больше половины опрошенных имеют общее представление -83,3% и 4,76% вообще не имеют представления.

25% учеников не имеют представления о том, уважительно ли относятся к этим предприятиям в семье, очевидно эти вопросы не обсуждаются родителями со своими детьми, но 75 % опрошенных оценили, как уважительное отношение.

Интересны ответы, связанные с вопросом о событиях, которые символизируют историю создания завода и конструкторского бюро. 53,2 % школьников отметили, как «победа в Великой Отечественной войне», скорее всего это связано с тем, что в школе много проводят патриотических мероприятий, на Уроках Мужества и в презентациях о Великой

Отечественной войне учителя делают упор на нелёгкий труд и вклад в победу простого народа, рабочих завода.

«Гордость и величие за Татарстан» отметили 13,09% учащихся, однако есть и те ребята, (5,9%) которые затрудняются ответить или эти предприятия не вызывают никаких образов и чувств и не несут никакой значимости для них. 16,6% («нет ассоциаций») проявляют равнодушие к истории этих предприятий или не задумываются о ней, так как в жизни имеется множество других забот.

Таким образом, больше половины опрошенных считают, что эти предприятия имеют большое значение для развития нашего города и помогают укреплять статус России как Великой морской державы.

О получении сведений о предприятиях на учебе и в семье говорит значительная часть школьников -79,8%, возможно родители или родственники этих ребят работают на этих предприятиях. Примерно 14.2% опрошенных получают информацию в СМИ и 3,5% по неформальным каналам, т.е. от знакомых и друзей.

1. Результаты работы по изменению знаний среди учащихся

Большую роль в формировании знаний о своем городе, градоборазующих предприятиях принадлежит образовательному учреждению, особенно школе. Формирование у воспитанников и учащихся понимания сущности и значения этих знаний, воспитание уважения к ним складывается на уроках, факультативных занятиях, во внеклассной работе, в системе дополнительного образования детей. Зная и чтя историю своего города, района, мы тем самым проявляем любовь и уважение к своей Родине, гордость за принадлежность к гражданам России.

Основными мероприятиями по закреплению знаний о истории завода имени А.М.Горького и Зеленодольского проектно-конструкторского бюро в МБОУ «СОШ №15 имени Н.Н.Алтынова ЗМР РТ» являются следующие: проведение классных часов: «Гордость Зеленодольска! 127 лет крупнейшему предприятию города»; изучение обучающимися на уроках истории Татарстана темы «История Татарстана в предвоенные годы»; организация лекторской группы среди старшеклассников и проведение пятиминуток «Прошлое и настоящее Зеленодольска»; проведение профориентационных занятий, экскурсий на завод.

После организации проведения пятиминуток и классных часов, нами было повторно проведено анкетирование среди тех же учащихся 8 классов. Результаты опроса на вторичном этапе показали следующее (Приложение 3):

- 52,5 % школьников на вторичном этапе по сравнению 38% на начальном этапе правильно определили, где находятся завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро;

- на 8.3% школьников больше знают даты создания этих предприятий;

- в 82 из 84 семьях, по мнению учеников, уважительно относятся к этим предприятиям;

- более 68,9 % опрошенных связывают развитие этих предприятий с «победой в Великой Отечественной войне» и ощущают гордость и величие за Татарстан; на 10,6% больше связывают деятельность завода с армией и флотом;

- большую роль в распространении знаний о них играет школа (78,5%) и семья (10,7%).

Таким образом, проводимая систематическая работа учителями школы и старшеклассниками способствовала росту знаний школьников о истории завода имени А.М.Горького и Зеленодольского проектно-конструкторского бюро.

С целью совершенствования данной работы нами предлагаются дополнительные формы и методы работы со школьниками:

- оформление школы патриотическими уголками;
- систематическое оформление постоянно действующих книжных выставок и тематических стендов по истории родного города;
- проведение классными руководителями и активистами различных акций, брейн-рингов, викторин;
- посещение музея завода имени А.М.Горького;
- проведение систематически социологического опроса среди школьников.

Глава 2. Интересные страницы истории завода и проектно-конструкторского бюро

1. Паратские мастерские

С ростом общего количества судов, увеличением их размеров и грузоподъёмности возникла необходимость улучшения волжских речных путей. Технический флот в то время находился в руках государства и был сосредоточен в территориальных округах, подчинённых Министерству путей сообщения. Казанский округ был одним из наиболее крупных и развивающихся на Волге.

В 1894 году было принято решение о постройке мастерских для ремонта и отстоя технического флота в зимний период. Местом для строительства был выбран Паратский затон около деревни Кабачищи. Он имел много преимуществ перед другими затонами средней Волги: был отделён от основного русла реки широкой и довольно высокой косой. Длина затона составляла 4 км, средняя ширина-100 метров, глубина более 2 метров. Вход в затон был глубокий и удобный, защищённый от весеннего ледохода. Это было единственное место на протяжении 650 км средней Волги, где магистральная железная дорога подходила непосредственно к самому затону. Кроме того, затон располагался всего лишь в 40 км от Казани.

10 октября 1895 года Правление Казанского округа Министерства путей сообщения заключило Договор об аренде земли у крестьян села Кабачищи для строительства Паратских мастерских. И в этом же году были построены деревянные цеха, склады для хранения судового имущества, а также жилые дома для команд зимующих судов. Выполнялись сложные работы по ремонту технического флота, в коллективе активно росло количество квалифицированных рабочих-металлистов.

К 1905 году деревянные здания Паратских мастерских были заменены каменными. Строительство Паратских мастерских было закончено в 1907 году. Это были механическая, котельная, кузнечная, столярно-плотницкая мастерские и электростанция с котельной. Общая площадь мастерских составила 1748 квадратных метров. С постройкой водонапорной башни была проложена водопроводная сеть с забором воды из затона. На берегу появился один нефтерезервуар для приема жидкого топлива с нефтеналивной баржи.

Ремонтные процессы рабочими Паратских мастерских проводились всю зиму. Срок окончания работ для всех судов был одинаков- открытие навигации на Волге.

В период с 1911 по 1913 рабочие участвовали в возведении Романовского моста к 300-летию царствующего дома Романовых. Всего над строительством этого важного стратегического инженерно-технического сооружения трудились 3000 человек в течение 1503 дней.

В 1913 году мастерские получили заказы на изготовление запасных частей для землечерпательных машин, постройку понтонов, вспомогательных средств: нефтянки, площадки. Было увеличено оборудование судо-котельного цеха, построено новое здание судо-корпусного производства.

в 1915-1916 годах мастерским передали дополнительные заказы для фронта. Коллектив начал изготавливать продукцию для Казанского порохового завода-сушильные столы, чаны, оконные переплеты, снарядные станки, деревянные части для конных повозок, производил оковку колёс, делал снарядные ящики и другие заказы. Число рабочих в мастерских возросло вдвое и составило около 400 человек. Все они были закреплены за предприятием и не имели право перехода на другие рабочие объекты.

В 1916 на территории Паратских мастерских началось оборудование литейного цеха. Теперь коллектив мог самостоятельно производить

литейную продукцию. Это было большим достижением. В этот же период был приобретён ряд станков по металлу и дереву, в том числе и универсальные фрезерные станки.

В период Гражданской войны трудовая программа Паратских мастерских состояла из военных заказов. Рабочие ремонтировали суда Казанского, Московского округов путей сообщения; занимались постройкой понтонов; изготавливали токарные станки для обточки снарядов по заказу военно-промышленного комитета; парты и столы для школ, двери и перила по заказу военной комиссии, строили домики для полевой службы и прочее.

30 июля 1918 года состоялось заседание Совнаркома, на котором было принято решение о создании базы формирования и ремонта Волжской военной флотилии в Паратском затоне. В апреле-мае 1918 года мастерские были переданы в ведение Морского Комиссариата. Ему поручалось немедленное восстановление предприятия в Паратском затоне с присоединением к нему Паратских мастерских. Сюда же была эвакуирована часть Балтийского завода. Кроме того, к 1 сентября 1918 года Морской Комиссариат должен был представить в ВНСХ планы воссоздания и программы предполагаемого производства судостроительно-механического завода с гарантиями по ремонту речного флота. В начале ноября Совнарком принял решение о слиянии Волжско-Ижорского и Волжского автономного судостроительно-механического заводов в один завод.

В 1918 году по решению правительства Паратские мастерские стали базой для ремонта судов Волжской военной флотилии. Всего в период с 1918 по 1919 год руками Паратских рабочих было отремонтировано 110 судов. В это время выходит в свет ряд важных документов, в которых подчеркивалась особая оборонная роль Паратских мастерских и рассматривались перспективы их дальнейшего развития и превращения в судостроительный завод. В.И.Ленин писал о Паратских мастерских:

«Образцовая организация, крупнейшие специалисты кораблестроения, машиностроения и электрификации».

В 1921 году завод успешно справился с правительственным заданием по достройке 3 тральщиков типа «Демосфен», которые были эвакуированы в мастерские ещё в 1918 году. За эту работу 275 рабочих завода были премированы мукой мясом и солью.

2. Красный металлист

Согласно Постановлению совета Труда и Оборона от 12 августа 1921 года, в Татарской Республике было создано 10 трестов, в которые вошли 64 промышленных предприятия. В июне 1922 года на правах треста был создан Паратский комбинат. В его состав вошли Паратский ремонтной и гильзовый заводы, Лопатинский лесопильный завод и фабрика «Фанера». К моменту объединения в комбинат Паратский завод имел широкую известность в Татарии, в центральных округах России и играл ведущую роль. На 1 июля 1922 года на заводе работало 1520 рабочих и служащих. 16 октября 1922 года Паратский завод был переименован и получил название «Красный металлист».

К весне 1923 года в связи с ухудшением экономического и финансового положения на предприятиях комбината был введен жесточайший режим экономии. Народный комиссариат путей сообщения включил в программу завода «Красный металлист» ремонт нескольких судов, отозвав их из других затонов, а также заказ на изготовление железной нефтяной баржи.

Однако принятые меры не спасли положение. Налицо была экономическая нерентабельностью Паратского комбината, объединяющего в себе разные по профилю производства: судоремонт, машиностроение, фанерное производство, лесопильный завод. Перед промышленными предприятиями в тот период были поставлены новые задачи: специализация, повышение технического и экономического уровня

производства. В условиях работы универсального Паратского комбината ни о какой специализации не могло быть и речи. 12 декабря 1923 года было вынесено решение о слиянии Паратского комбината с Татметаллтрестом.

Тяжёлое экономическое финансовое положение предприятия, отсутствие заказов привели к тому, что решением Татарского Совнархоза от 1 июля 1924 года «Красный металлист» был закрыт.

В этот период в цехах было проведено частичное переоборудование с целью выполнения работ для сельского хозяйства. Руководство «Татметаллтреста» приняло срочные меры к загрузке предприятия, и 9 ноября 1924 года завод снова приступил к работе, имея небольшой портфель заказов: изготовление плугов однолемешных, вилок, молотилок, конных приводов, чугунное литье печных приборов, килограммовых гирь. Но перспективную специализацию определили как «Судостроительное и судовое машиностроение».

В период с 1925 по 1926 год на заводе был построен и начал работать плаз. Появились первые квалифицированные плазовщики, проверщики, корпусные размедчики и шаблонщики. Была оборудована стапельная площадка, на которой закладывались и строились корпуса судов, всплывавшие весной во время разлива реки Волги. Стапельная площадка была оборудована деревянными стапелями, подачей сжатого воздуха, электроэнергии и воды. Размеры стапельной площадки позволяли закладывать и строить одновременно до 20 судов. Вскоре «Красный металлист» получил свой первый заказ на постройку серии сухогрузных тентовых барж грузоподъемностью в 1000 тонн и осенью 1927 года стал первым создал первый построенный баржа в 1927 года сдал первые построенные баржи.

В 1927 году Президиум Татарского Совета Народного хозяйства принял решение о специализации завода «Красный металлист» по баржестроению и судостроению. На очереди были новые заказы: серия

крупнотоннажных, сухогрузных, палубных барж грузоподъемностью в 2400 тонн, постройка двух мелкосидящих буксирных пароходов мощностью по 120 л.с., предназначенных для обслуживания лесосплавов в верховьях рек Волга и Кама.

В проектировании главной паровой машины помог завод «Красное Сормово». Конструирование же парового котла, рулевой машины, гребных колес и всего оборудования, вплоть до форсунок и предохранительных клапанов парового котла, было выполнено силами конструкторского бюро завода.

Энергично развивать судостроение, в 1928 году завод выпустил 5 барж, а в 1929 году- уже 8. При постройке этих судов все механизмы изготавливались собственными силами, включая брашпили, шпильки, рулевые машины. Постройка большого количества крупнотоннажных судов потребовала больших организационных перестроек и проведения технических мероприятий по заводу. Мероприятия эти начинались с кадрового состава рабочих. Сюда того времени были клепаными и требовали наличия большого количества таких специалистов как сверловщики, клепальщики, чеканщики. Рабочих этих специальностей на заводе не хватало, но были приняты своевременные меры по привлечению трудящихся судостроительной специальности из Спасского судоремонтного завода, Гороховецкого завода и других мест, а также за счёт усиления и индивидуального обучения. Всё это дало возможность в 1929 году довести на заводе количество клепальных бригад до 80.

Продолжая техническое перевооружение завода, были построены внутризаводская узкоколейная железная дорога, здание лесопилки и трубопроводной мастерская. Повышение производительности труда тесно переплеталось с задачей овладения новыми станками, которыми пополнялся завод. Сотни рабочих взялись за учёбу. На заводе были созданы школы повышения квалификации. Осенью 1929 года завод предъявил к сдаче первой головной паровой баржи «Комсомолка», который

успешно прошел испытания был принят комиссией заказчика с участием речного Регистра СССР.

Первыми дипломированными инженерами на заводе являлись выпускники Казанского индустриального института, Горьковского политехникума и Ленинградского кораблестроительного института. В 1930 году ряды заводчан начали пополняться корабелами и механиками Сталинградского судостроительного техникума. Этот год был переломным в развитии предприятия. После успешной постройки и сдачи в эксплуатацию 2 однотипных пароходов «Комсомолка» и «Октябрина», завод «Красный металлист» приобрёл заслуженный авторитет судостроительного предприятия, специализирующиеся на постройки речных пароходов мощностью 150-200 л.с. Теперь заказы выдавались заводу государственными плановыми органами уже в организованном порядке.

Всесоюзное объединение «Речсоюзверфь», созданное в то время, объединило все предприятия речного судостроения. Завод «Красный металлист» из «Татметаллтреста» был переведен в это объединение и получил резкое увеличение производственной программы по выпуску буксирных пароходов. Одновременно было принято решение развивать машиностроительный профиль завода, чтобы в ближайшие три года предприятие могло обеспечить все судостроительные заводы, строящие речные колесные буксира мощностью до 200 л.с., главными паровыми машинами, гребными колесами и всеми вспомогательными механизмами, но без производство паровых котлов.

Началась масштабная реконструкция механосборочного, литейных цехов, была оборудована стапельная площадка, за счёт установки дизель-генератора мощностью 400 сил вдвое увеличилась энергетическая мощность предприятия. Заводу начали выделять станки как импортного, так и отечественного производства, была внедрена электросварка, которая позволила заменить клепаные конструкции корпусов судов на сварные.

Первая Вольтова дуга была зажжена 15 апреля 1931 года. В то время электросварка считалась настолько прогрессивным техническим новшеством, что буквально вносила переворот в технологию и производство судостроительных заводов.

Развернув серийное строительство буксиров и других судов, завод в 1931 году сдал речному флоту 26 пароходов, из них 10 буксиров мощностью 150 л.с., 11 буксиров мощностью 200 л.с., 4 пассажирских парохода мощностью 120 л.с. и один паровой баркас мощностью 80 л.с.

В 1932 году реконструкция завода была завершена. Проведенные работы дали возможность устроить производственную программу. Начался серийный выпуск сильных паровых машин, правых штурвалов, шпилей, гребных колес, насосов системы Вортингтон- этими механизмами заводчане обеспечивали не только строящиеся на заводе пароходы, но и суда, сформировавшиеся на других предприятиях и верфях страны.

3. Завод имени А.М. Горького

В 1932 году завод «Красный металлист» был переименован в завод имени А.М.Горького. Газета «Красная Татария» писала: «В ознаменование юбилея 40-летний литературной и общественной деятельности великого пролетарского писателя и борца Максима Горького, ЦИК СССР постановил: «Удовлетворить Ходатайство коллектива рабочих ИТР и служащих завода «Красный металлист» о присвоении имени Горького Зеленодольскому судостроительному заводу». А уже в 1933 году был создан первый буксирный пароход «Сури» мощностью 200 л.с., с полностью сварным корпусом, который ходил по Волге до 1960 года.

Заводской коллектив ждало следующие ответственные задания- изготовить для американских тракторов системы «Джон дир», использовавшихся в сельском хозяйстве страны, несколько тысяч поршней для двигателей в качестве запасных частей. Это был большой технический экзамен для заводчан, так как необходимо было освоить массовое производство сложных деталей поршней, требовавших в совершенной

технологии и большой культурный культуры производства. Технология отливки и поточной обработки поршней была отработана, годовое задание заводом было выполнено за 7 месяцев. В последующие годы завод стал одним из основных поставщиков запчастей- поршней к трактором «Джон дир», выпустив их несколько десятков тысяч.

С увеличением производственной программы вырос и количественный состав завода. На 1 января 1934 года на предприятии трудилось 2364 рабочих и служащих. Началась перестройка структуры аппарата.

Во второй половине 1934 года заготовительные цеха завода были выданы рабочие чертежи на первые бронекатера проекта 1124. В 1935 году горьковчане начали постройку опытного речного дизель-электроход. Он имел полностью сварной корпус, сложную конструкцию гребных колес и зубчатых редукторов. Здесь, впервые на речном флоте страны, была применена система дистанционного управления электродвигателями из штурманской рубки. В 1936 году завод построил и сдал 7 буксирных пароходов мощностью 200 л.с., три буксира мощностью 400 л.с. и 11 буксиров мощностью в 400 л.с. в разборном виде для сибирских рек Обь и Лена.

Кроме того, коллективом велось строительство бронекатера проектов 1124, 1125, барж, в больших «охотников за подводными лодками» (проект 122а), торпедных катеров ТАК-126, началась обработка заказов Т-40. Это означало наступление качественно нового и более серьёзного этапа в развитии предприятия.

Завод имени А.М.Горького в конце 1930 годов в совершенстве освоил технику и технологию судостроения и судового машиностроения самоходных судов средних размерений- длиной до 65 м. и мощностью до 400 л.с., стал серийно изготавливать высокооборотные гребные винты диаметром до 700 мм с отливкой их из специальных сортов морской латуни повышенной прочности и последующей точной механической

обработкой. Значительно выросла техническая оснащённость предприятия.

Важнейшим фактором развития завода являлось внедрение комплекса всех элементов маршрутной системы, рабочей и оперативно-плановой документации. Это очень удобная и полезная для крупносерийного производства система принесла свою пользу даже тем, что сконцентрировала внимание и мобилизовала усилия буквально всего коллектива завода на решении многих перспективных вопросов производства тех лет, органический слившихся с вопросами стахановского движения новаторство и ударничества.

Мирный труд советских людей прервала Великая Отечественная война. Основные трудовые кадры были мобилизованы на фронт, к работе на станках приступали подростки, женщины и старик. Им пришлось трудиться в тяжелейших условиях. Были дни и месяцы, когда завод находился на казарменном положении, работали и спали в цехах. Трудились с 7 утра до 23 ночи, а потом, когда рабочие уходили на отдых, начальники, мастера вставали за станки -фронту нужны были боеприпасы и оружие. Заводчане изготавливали турельные стационарные установки для пулеметов ДШК, корпуса авиабомб, артиллерийские снаряды, версивные муфты, ряд другой оборонной продукции.

4. Становление Зеленодольского проектно-конструкторского бюро

После Великой Отечественной войны Министерство судостроительной промышленности приняло решение об организации четырёх ЦКБ при заводах, строящих головные корабли. 18 ноября 1949 года было создано Зеленодольское ПКБ, обозначение «ЦКБ-340». Из четырёх конструкторских бюро, организованных одновременно с ЦКБ-340, Калининградское и Рыбинское были расформированы в 1954г, Ленинградское- подверглось реорганизации.

Зеленодольское бюро со временем не только не утратил своих позиций, но и стало самостоятельным предприятием, внесшим существенный вклад в проектирование и развитие советского и российского флота. За это время было разработано большое количество проектов кораблей и судов, судовых механизмов, а также обеспечило их постройку и сдачу.

Территориальная удаленность от научно-исследовательских и базовых институтов, а также других проектных и организаций поставила ЦКБ-340 на путь комплексного проектирования, заставив осваивать все кораблестроительные специализации и широко развернуть опытно-конструкторские работы, включающие макетирование и эксперимент.

Военная стратегия советского государства определила основные направления работы КБ: проектирование военных кораблей, защищающих границы Родины и способных бороться с подводными лодками противника. Поэтому ставка делалась на корабли не очень большого водоизмещения, которые бы выполняли функции сторожевых, противолодочных, пограничных.

По проектам бюро строились корабли для ВМФ России, погранвойск, для народного хозяйства и на экспорт. Бюро занималось содействием проектированию и постройке кораблей в странах Варшавского договора и др.

Коллектив бюро сложился из группы конструкторов ЦКБ-51 (позже ЦКБ вымпел в нижнем Новгороде), специально переведенных в Зеленодольск 30 человек, среди которых были будущие главные конструкторы кораблей Н.П.Бобров, Н.Х.Желесков, А.В.Медведев, а также части конструкторского бюро завода № 340, куда вошли В.И.Цюпак, И.К.Святов, В.Н.Знаменский и многие другие прошедшие хорошую школу конструкторской работы в заводском КБ.

В разные годы бюро возглавляли А.В.Кунахович, В.И.Цюпак, Ю.А.Никольский, С.И.Нахамкин, А.П.Мышакин, А.В.Романов.

На первое время для бюро было выделено помещение в пристрое кузнечного цеха на заводе им. Горького, а также несколько комнат в других цехах.

Некоторое время спустя оформились организационная структура бюро. Были созданы отделы: проектной №4, корпусный №2, механический №3, электротехнический № 5, весов и материалов № 6, издательский, информационной №7, производственный №9, экспериментальный №8, контрольной планово- производственный, бухгалтерия и другие службы.

Позднее завод выделил для бюро два двухэтажных здания, строившихся под склады, которые были достроены и переоборудована с учетом нового назначения. В апреле состоялся переезд в эти здания.

В пристрое обосновался экспериментальный отдел.

«Кадровый вопрос» частично был решен единственным верным способом: бюро организовала курсы чертежников, многие выпускники которых потом проработали всю свою жизнь. В дальнейшем бюро постоянно подпитывалось выпускниками Зеленодольского судостроительного техникума.

Заключение

За 127 лет существования Зеленодольского завода имени А.М. Горького и 67 лет проектно-конструкторского бюро, они стали лидером российского рынка судостроения. Это современные идущие в ногу со временем организации, верные своим традициям, постоянно находящиеся в поиске новых идей и неординарных решений для развития и укрепления ВМФ России, стремившаяся быть в авангарде российского кораблестроения.

Доказательством их огромного вклада в развитие кораблестроения России служит тот факт, что российский флот и по сей день пополняется боевыми кораблями, катерами и вспомогательными судами построенными по проектам бюро и на верфях завода. Корабли, проектируемые

специалистами ЗПКБ и созданные на Зеленодольском судостроительном заводе были и остаются одними из самых многочисленных в составе Российского флота.

Организация практической работы по выявлению отношения школьников к истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторскому бюро осуществлялась в муниципальном бюджетном общеобразовательном учреждении «Средняя общеобразовательная школа №15 с углубленным изучением отдельных предметов имени Героя Советского Союза Н.Н. Алтынова Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан» среди учащихся 8 классов, общее количество опрошенных составило 84 школьника.

Практическая работа проводилась в два этапа: начальный и вторичный. Оценка знаний школьников о предприятиях проводилась с помощью Анкеты.

На начальном этапе социологический опрос показал, что больше половины опрошенных школьников имеют только примерные представления где находятся эти предприятия, слабо знают даты основания этих предприятий, только 75 % опрошенных оценили, отношение своей семьи к этим предприятиям как уважительное. У 5,9% учащихся предприятия не вызывают никаких образов и чувств и не несут никакой значимости для них. О получении сведений о предприятиях на учебе и в семье говорит значительная часть школьников -79,8%.

С целью повышения интереса и уровня знаний о истории этих предприятий среди учащихся школы №15 учителями и ребятами были проведены пятиминутки и классные часы «Гордость Зеленодольска!126 лет крупнейшему предприятию города».

Проводимый повторный социологический опрос показал повышение уровня знаний школьников о предприятиях. Также были определены формы и методы работы со школьниками, способствующие повышению знаний о истории города и предприятий: оформление школы

патриотическими уголками; систематическое оформление постоянно действующих книжных выставок и тематических стендов по истории родного города; проведение классными руководителями и активистами различных акций, брейн-рингов, викторин; посещение музея завода имени А.М.Горького; проведение систематически социологического опроса среди школьников.

Анализ результатов практической работы подтвердил эффективность проведенных мероприятий по закреплению знаний о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторскому бюро среди школьников.

Таким образом, поставленные в работе задачи решены, цель достигнута.

Список использованной литературы

1. Проверены морем. Издательство Вертолет, 2009.- 376 с.
2. Электронный ресурс. Зеленодольское проектно-конструкторское бюро. – URL: <http://us-piter.narod.ru/izelenodolsk.html>
3. Электронный ресурс. Большой охотник проекта 122б. – URL: <http://pvrf.su/woor/mor/122b.htm>.
4. Электронный ресурс. Малые противолодочные корабли проекта 1124. – URL: <http://bastion-karpenko.narod.ru/1124.html>.
5. Электронный ресурс. Малый противолодочный корабль проекта 204.- URL: <http://www.47br-ovra.com/divizion-mpk/mpk-204>.
6. Зеленодольский завод имени А.М.Горького.125 лет. Сквозь времена и эпохи.М.,2020г.
7. Полвека в кораблестроении. Г.С.Дмитриев. К., 1999г.

Анкета для школьников

Уважаемые школьники!

Просим Вас принять участие в опросе с целью определения уровня знаний о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро.

Результаты опроса будут использованы в обобщенном виде.

Благодарим за сотрудничество!

1.Класс _____

2.Возраст _____

Вопрос анкеты	Варианты ответов	
1. Скажите пожалуйста, где находятся завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро?	А	Завод-ул. Заводская 5, Бюро-ул.Ленина 41 А
	Б	Знаю только примерно, в нашем городе
	В	Не знаю
2.Знаете ли вы когда Зеленодольское проектно-конструкторское бюро стало самостоятельным от завода?	А	Знаю, 1955 год
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке
	В	Не знаю
3. Знаете ли вы дату создания завода А.М.Горького?	А	В 1932 году
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке
	В	Не знаю
4. Как вы считаете, какое отношение к этим предприятиям преобладает сегодня в вашей семье?	А	Уважительное
	Б	Неуважительное
	В	Затрудняюсь ответить
5.Когда вы видите завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро какие события из жизни и истории нашей страны, республики и города вам приходят в голову?	А	Гордость за РТ, величие, эмоциональный подъем
	Б	Армия, флот, сражения
	В	Победа в Великой Отечественной войне
	Г	Нет ассоциаций
6.Где вы получаете информацию о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро?	Д	Затрудняюсь ответить
	А	В школе
	Б	В семье
	В	СМИ
	Г	Друзья, знакомые
	Д	Не получают информации

Приложение 2

Распределение ответов на вопросы анкеты определяющей уровень знаний о заводе имени А.М.Горького и Зеленодольском проектно-конструкторском бюро на начальном этапе

Вопрос анкеты	Варианты ответов		Начальный этап	
			Чел.	%
1. Скажите пожалуйста, где находятся завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро?	А	Правильный ответ	32	38
	Б	Знаю только примерно, в нашем городе	52	61.9
	В	Не знаю	0	0
2.Знаете ли вы когда Зеленодольское проектно-конструкторское бюро стало самостоятельным от завода?	А	Знаю, 1955 год	10	11.9
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке	70	83.3
	В	Не знаю	4	4,76
3.Знаете ли вы дату создания завода А.М.Горького?	А	В 1932 году	9	10,7
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке	75	89,2
	В	Не знаю	0	0
4.Как вы считаете, какое отношение к этим предприятиям преобладает сегодня в вашей семье?	А	Уважительное	63	75
	Б	Неуважительное	0	0
	В	Затрудняюсь ответить	21	25
5.Когда вы видите завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро какие события из жизни и истории нашей страны, республики и города вам приходят в голову?	А	Гордость за РТ, величие, эмоциональный подъем	11	13.09
	Б	Армия, флот, сражения	9	10.7
	В	Победа в Великой Отечественной войне	45	53.5
	Г	Нет ассоциаций	14	16,6
	Д	Затрудняюсь ответить	5	5,9
6.Где вы получаете информацию о истории завода имени А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро?	А	В школе	61	72.6
	Б	В семье	12	14.2
	В	СМИ	6	7.14
	Г	Друзья, знакомые	3	3.5
	Д	Не получают информации	2	2.3

Приложение 3

Распределение ответов на вопросы анкеты определяющей уровень знаний о заводе имени А.М.Горького и Зеленодольском проектно-конструкторском бюро на начальном и вторичном этапе

Вопрос анкеты	Варианты ответов		Начальный этап		вторичный этап	
			Чел.	%	Чел.	%
1. Скажите пожалуйста, где находятся завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро?	А	Правильный ответ	32	38	45	52,5
	Б	Знаю только примерно, в нашем городе	52	61.9	38	45.2
	В	Не знаю	0	0	0	0
2. Знаете ли вы когда Зеленодольское проектно-конструкторское бюро стало самостоятельным от завода?	А	Знаю, 1955 год	10	11.9	17	20.2
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке	70	83.3	67	79.7
	В	Не знаю	4	4,76	0	0
3. Знаете ли вы дату создания завода А.М.Горького?	А	В 1932 году	9	10,7	18	21.4
	Б	Знаю только примерно, в 20 веке	75	89,2	66	78.5
	В	Не знаю	0	0	0	0
4. Как вы считаете, какое отношение к этим предприятиям преобладает сегодня в вашей семье?	А	Уважительное	63	75	82	97.6
	Б	Неуважительное	0	0	0	0
	В	Затрудняюсь ответить	21	25	2	2.3
5. Когда вы видите завод имени А.М.Горького и Зеленодольское проектно-конструкторское бюро какие события из жизни и истории нашей страны, республики и города вам приходят в голову?	А	Гордость за РТ, величие, эмоциональный подъем	11	13.09	26	30.9
	Б	Армия, флот, сражения	9	10.7	17	20.2
	В	Победа в Великой Отечественной войне	45	53.5	32	38
	Г	Нет ассоциаций	14	16,6	6	68.4
	Д	Затрудняюсь ответить	5	5,9	0	0
6. Где вы получаете информацию о истории завода имени	А	В школе	61	72.6	66	78.5
	Б	В семье	12	14.2	13	15,4

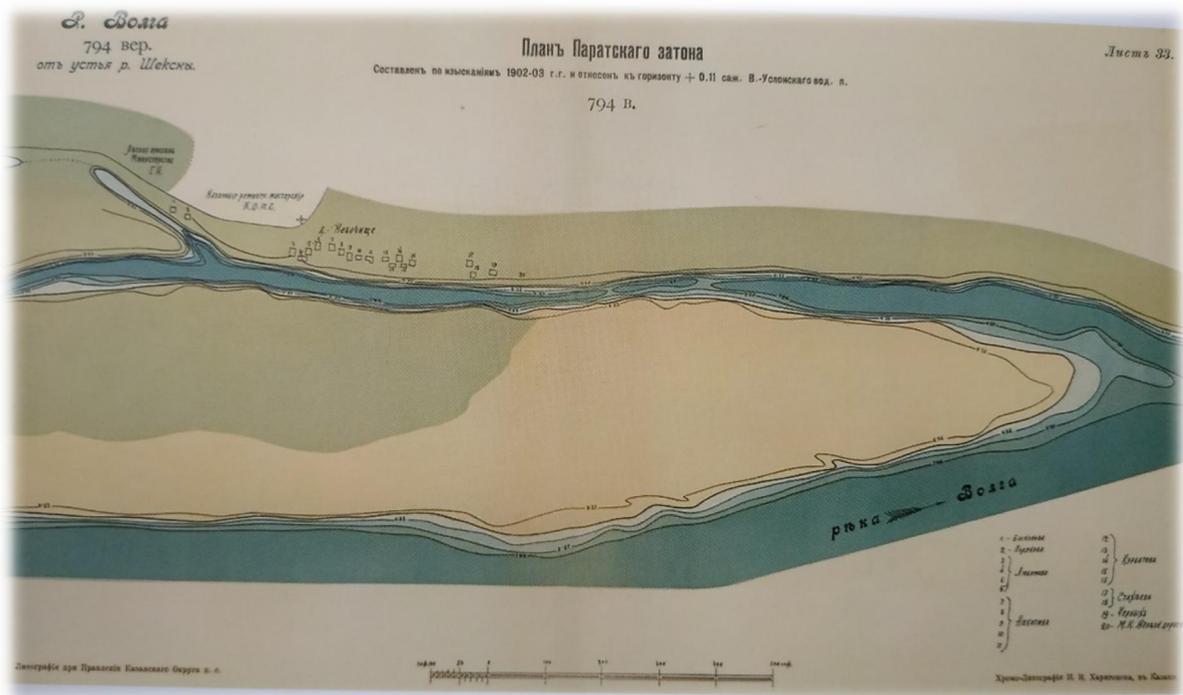
А.М.Горького и проектно-конструкторского бюро?	В	СМИ	6	7.14	3	3.57
	Г	Друзья, знакомые	3	3.5	2	2.38
	Д	Не получают информации	2	2.3	0	0

Приложение 4

Деревня Кабачищи



План Паратского затона



ЗАМЕТКИ ТОВАРИЩА ЛЕНИНА О СООРУЖЕНИИ ВОЛЖСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ¹⁾.

24. X. 1918 г.

Придаю особое государственное значение сооружению Волжского автономного судостроительного завода.

Для проектирования завода и организации всего судостроения на широких государственных началах на основании того, что техника и наука может дать, при заводоуправлении Волжского завода образован Совет консультантов, значение которого также крайне важно, и его желательно сохранить в общегосударственных интересах.

Председатель Совета консультантов
А. С. Максимов (3,78.08).

А. С. Воронов (директор) электро/технического Института/.

Д. С. Зернов/председатель/С/ою/за Инженеров/ Ленинский сборник. Том XXI, стр. 13.

¹⁾ Заметки написаны Лениным на записке А. С. Максимова — председателя Совета консультантов при управлении Волжского завода.

²⁾ Так Ленин называл судостроительный завод (б. Балтийский) в Паратском затоне р. Волги (Кавенской губернии).



Заметки В.И.Ленина о Паратском заводе

Н.А.Батыков, один из первых строителей

Тральщик типа Демосфен



Тентовые
баржи

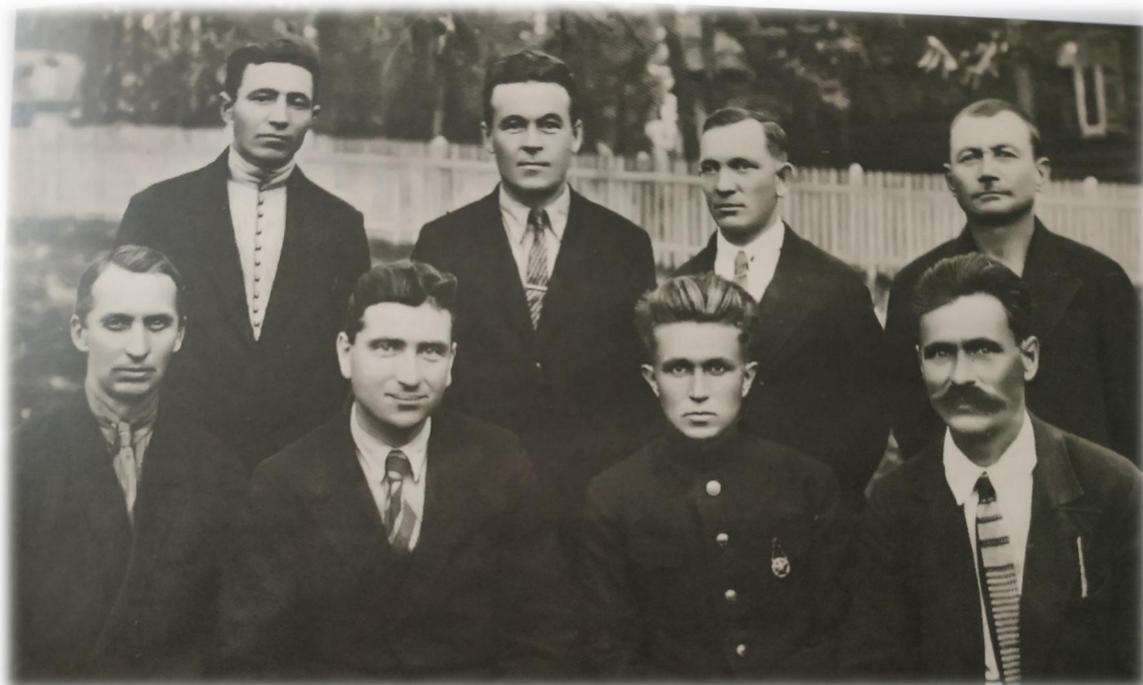
Конструкторское
бюро завода, 1928
год





Делегаты
Съезда Союза
металлистов
в Казани,
1928-1929гг.

Мастера завода, 1929 год



Экспериментальная мастерская, 1930 год



Работники завода, 1933 год



Первое помещение
ЗПКБ
в пристрое кузнечного цеха на
заводе им.Горького



Новое
двухэтажное
здание



Сотрудники конструкторского бюро



*Сотрудники конструкторского бюро завода им. А. М. Горького, большая часть которых стала работать в ЦКБ-340
Из г. Горького на постоянную работу в ЦКБ-340 были переведены А. В. Кунахович, Н. Х. Желясков, Н. М. Шомин,
А. А. Хлебков, И. Б. Милавидов, М. И. Окунев, Г. Н. Световидов, А. А. Владимирский, С. В. Лебедев, М. М. Гольдберг,
А. В. Медведев, А. А. Разина, А. Г. Кармазинский, Н. Д. Бочков, З. С. Подзолова, А. Я. Марков, Н. А. Петров, А. А. Хитров,
З. А. Крейн, В. М. Красильников, Н. П. Бобров, Г. К. Черняев, А. Ф. Колесникова, В. В. Александров, Н. К. Световидов,
М. М. Кашин, В. А. Казимиров, Н. Х. Гаген, М. А. Меккель, А. А. Баканин.*



Здание ЗКПБ



