Экскурсия « От паровоза до сапсана»

Уважаемые гости!

Приветствуем вас в нашем школьном музее «Истоки».

**Дежурный по станции:** Вот уже 66 лет трудятся люди разных профессий на нашей железнодорожной станции. И первый, кто встречал и отправлял поезда – это дежурный по станции.

Разрешите сначала ознакомить вас с маршрутами нашего музея. Начало наших маршрутов – наша школа, от нее проходят они вдоль по железной дороге: хлебная база, вагонное депо, локомотивное депо, ПЧ замыкает эту линию железнодорожный мост. Как видите, внизу ограничиваются наши маршруты речкой и озерцом «Старушка».

**Помощник дежурного по станции:**

А теперь обратите внимание на тропы музея, которыми прошли мы в 2014-2015уч.году (прочитывает все надписи и показывает фото). Также разрешите ознакомить с тропами музея в 2015-2016учебном году.

**Дежурный по станции**:

Прежде чем сесть в вагон, познакомьтесь, пожалуйста, с людьми, от которых зависит наша безопасность - это осмотрщик вагонов.

**Осмотрщик вагонов**: (*Юля Асочакова в форме*)**:**

Одна из главных фигур в вагонном хозяйстве – осмотрщик вагонов.

Прибывает на станцию поезд. Через считанные минуты ему мчать дальше. И я должен проверить каждый вагон в составе, каждое колесо в вагоне. И если потребуется, выполнить ремонт.

**Помощник дежурного по станции:** Чтобы чувствовать себя комфортно, нам необходимо приобрести билеты, поэтому обратимся к кассиру.

**Кассир (***Таня Трошкина в форме кассира*)**:**

Первые железнодорожные билеты были сделаны из жести и в народе назывались жетонами или “жестянками” (*показ иллюстрации*). Использовались они многократно: их приобретали на вокзалах, предъявляли при посадке в вагон, а при выходе на станции назначения сдавали кондуктору. Так билеты снова поступали в продажу.

Далее появляются билеты – купоны. На билете можно увидеть время и дату отправления поезда. Такие билеты (*показ*) компостировали на кассовом компостере (*показ*)**.**

В настоящее время форма билета усовершенствовалась (*показ*) (вручаются буклеты).

**Помощник дежурного по станции**:

А теперь проводник вагона, отвечающий за комфорт пребывания в вагоне, приглашает нас.

**Проводник вагона**:

У дверей поезда пассажиров встречает особый человек - именно он больше остальных у обывателя ассоциируется со всей железной дорогой. Он, а чаще всего, она на протяжении всего маршрута создает условия для комфортного времяпрепровождения путешественников. Почему? Ответ прост - такая у него работа. Приветствие и прощание проводника - по сути, это первый и последний аккорд путевых воспоминаний. Проводник проверяет документы, производит посадку и высадку, сообщает о приближении к той или иной станции. Даже в чрезвычайных ситуациях проводники обязаны, в первую очередь, заботится о пассажирах.

*Звучит магнитофонная запись – объявление поезда.*

(Проводник предлагает чай в стаканах с подстаканниками).

**Ведущие:**

**1 остановка «Историческая».** (Дроздов О.) Много тысяч лет назад (этому свидетельство могильные камни на горах) на территории нашего поселка могли стоять вот такие жилища. Нам остается только представить и юрту, и домашнее хозяйство тех далеких лет. Как это сделал со своими учениками Архипов Андрей Михайлович (год, где представлена работа, результат).

Но не только быт пытаются представить наши ученики, но и праздники под руководством учителя Шулбаевой Эльвиры Николаевны (2015год, где представлена работа, результат).

Но не только жилища, быт интересует нас, но в первую очередь люди. Работы учениц 8 класса Удыжековой Арины и Киргинековой Ольги «Род Угдыжековых» и «Род Киргинековых» тому подтверждение. К ним прилагаются мультимедийные материалы.

Ведущий:1945г. Великая Отечественная война. (Удыжекова Арина) Наша экспозиция «Никто не забыт» в этом году пополнилась следующими экспонатами: военный китель и военная фляжка. Проекты ребят 4а класса явились основой для создания презентации.

(показываются некоторые слайды). В коридоре заложено начало стенда «Никто не забыт» («Бессмертный полк»), макет «Вечный огонь».

Экспозиция «Красногалстучное детство» (Трошкина Таня). Презентация состоит из 44 слайдов, которые включают следующий материал: из истории пионерской организации, атрибутика, «Ролевая игра «Прием в пионеры», кадр из фильма «Это было в Краснодоне», видеофильм «Это было в Краснодоне», пионерский гимн, пионерские песни, материал о местных пионерских лагерях и о старших вожатых.

**Ведущий:** Окончилась Великая Отечественная война. Началось восстановление разрушенного хозяйства, строительство железных дорог через Абаканский хребет (информация об Абаканском хребте). В 1949 году Абаканская дистанция пути подошла к поселку, впоследствии получившем название Станция Аскиз.

Все железнодорожные организации начали свою самостоятельную жизнь на территории станции в 1959 году.

**Дежурный по станции:**

Процедура отправления пассажирского поезда была сложной. На стене вокзала, рядом с выходом на платформу, висел медный колокол.

Чтобы отправить поезд, следовало дать один удар в колокол – первый звонок (*показ*), через три минуты два удара – второй звонок (*показ*) и перед отправлением поезда третий звонок (*показ*), за которым следовали свисток кондуктора, гудок паровоза, после чего поезд трогался.

Звучали станционные колокола не один десяток лет. И звон их окончательно угас только летом 1914 года. Но иногда машинистам приходилось слышать звон этих колоколов 30 лет спустя – в конце Великой Отечественной войны и даже позже – на отдельных станциях, в глубинке России.

Затем на смену колоколу приходит усилитель для громкоговорящей связи (*показ экспоната*).

**2 остановка «Железнодорожные профессии»**

**Ведущая:**

Засверкают вдали огни вокзала, путешествие начинается. И в суете прибытия мало кто обратит внимание на усталого человека в форменном железнодорожном кителе с объёмистым портфелем в руках.

(*Выходит Антон Бастрыгин в форме машиниста*)

Машинист – днём и ночью вёл поезд, не смыкая глаз. Издавна считалось, что профессия машиниста на железной дороге – одна из наиболее почитаемых и ответственных профессий. А успешно провести поезд в разных условиях – настоящее искусство.

Такие качества как ответственность, решительность, серьёзное отношение к профессии, крепкие нервы, выдержка и т.д понадобились машинистам в этой ситуации. Работник, управляющий локомотивом на железной дороге. Машинист подготавливает локомотив к поездке, управляет им во время следования поезда, определяет рациональный режим движения поезда, следит за работой локомотива, при необходимости производит небольшой ремонт; готовит машину для сдачи в депо. Машинист локомотив должен вести поезд по графику, учитывать сигналы предупреждений па перонах, следить за семафорами, показаниями приборов. (Информация о машинистах нашего локомотивного депо).

**Путеец:**

На плечах путейцев ответственность за перевозки по всей стране. Каждый километр дороги - персональная экзаменационная полоса. Безопасное движение - результат их кропотливой работы. Кувалда, лом, лапа для выдергивания костылей, автономная электростанция - эти инструменты верные спутники дорожных стражей. При любых погодных условиях, в любое время суток путейцы максимально быстро решают поставленные перед ними задачи. Они занимаются строительством новых дорог, ремонтом и обслуживанием старых. Профессия «монтер пути» существует ради безопасности перевозок.

**Осмотрщик вагонов** (*Юля Асочакова в форме*)**:**

Одна из главных фигур в вагонном хозяйстве – осмотрщик вагонов.

Прибывает на станцию поезд. Через считанные минуты ему мчать дальше. И я должен проверить каждый вагон в составе, каждое колесо в вагоне. И если потребуется, выполнить ремонт.

(*показ тележки и башмака*)

На тележку ставят вагон: пассажирский или грузовой. Главное в ней колёсная пара. На неё ложится вся нагрузка. Она состоит из оси и двух колёс. Кузов пассажирского вагона опирается на 2 двуосные тележки с гибкими рессорами и пружинами для плавности хода.

**-** Почему вагон во время движения не сходит с рельс? С одного края обода колеса, обращённого внутрь, предусмотрен гребень. Он предусмотрен для того, чтобы предохранить колёсную пару от схода с рельс (показ на экспонате).

**Ведущий:**Историческое наследие железнодорожного транспорта – это паровозы, тепловозы, электровозы. На сети железных дорог России действует 10 дорожных музеев, которые имеют в своей экспозиции уникальные образцы локомотивов, вагонов. Их удалось спасти и сохранить для истории.

В нашем музее тоже есть иллюстрации «От паровоза до сапсана» (*показ*) (Рассказывает Антон Бастрыгин).

Ведущий: Наша экскурсия подошла к концу. Всем спасибо и всего хорошего.