

Государственное областное бюджетное
профессиональное образовательное учреждение
«Грязинский технический колледж»



**МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА
внеклассного мероприятия**

**«Юго-Восточная железная дорога –
место моей будущей работы»**

Рассмотрено на заседании
цикловой комиссии классных ру-
ководителей
Протокол № _____
от « ____ » _____ 2016 г.
Председатель цикловой комиссии
_____ Валова О.В.

Грязи, 2015-2016 уч. год

Методическая разработка внеклассного мероприятия по теме «Юго-Восточная железная дорога – место моей будущей работы» рекомендована для использования в учебном процессе для студентов, обучающихся по профессии «Машинист локомотива».

Составители:

Дубовых Н.Н.- мастер п/о ГОБПОУ «ГТК»

Тугуши Э.Г. – мастер п/о ГОБПОУ «ГТК»

Аннотация

В данной методической разработке рассматривается история создания железнодорожной ветки Мичуринск (Козлов) – Воронеж, роль, которую она сыграла в развитии города Грязи. Подробно рассматриваются станции, которые проходит поезд, следуя из Мичуринска в Воронеж. Методическая разработка может быть использована при проведении профориентационных мероприятий.

Ход мероприятия

Цель:

1. Ознакомление студентов с историей строительства ЮВЖД, железнодорожного узла ГРЯЗИ
2. Развитие интереса к выбранной профессии «Помощник машиниста локомотива»
3. Воспитание любви к малой родине, чувства патриотизма и гражданственности.

Форма: конференция

Участники: группы МЛ-131п и МЛ-132п

Место проведения: кабинет №37, Время проведения – 19.02.2016, 13-40

Материально-техническое оснащение: компьютер, проектор, мультимедийная презентация.

Предварительная подготовка: подбор материала, подбор музыкального и звукового сопровождения, создание мультимедийной презентации, работа со студентами.

I. Оргмомент:

1. Объявление темы и цели мероприятия.

II. Сценарий мероприятия:

1. (звучит музыкальная композиция «Железная дорога»)
2. Стихотворение. Читает студент _____

Мне мила железная дорога

Мне знакомы вокзалов пороги.
В расписаньях ищу поезда.
Давний друг я железной дороги,
И дорога мила мне всегда.
Без поездок я сильно скучаю,
Серой жизнь называю свою.
При поездках дорожному чаю
Предпочтение я отдаю.
Обожаю в пути разговоры
О политике, книгах, кино.
А за окнами лес или горы,
Мне они интересны давно.
Проводницы внимательны очень.
Чай несут и постельный комплект,
И хранят пассажирские ночи,
Ожидая бессонно рассвет.

Пассажиры понятливы тоже,
Уважают нелёгкий их труд.
И поездка такая похожа
На приятный домашний уют.
Самолёты курсируют в небе,
Сократить хочешь время - лети
Мне же транспорт наземный потребен
И земные пейзажи в пути.
Законы песни ветров
Устремляются следом за мной...
Интересно, сколь тыщ километров
За моей пассажирской спиной?!

Мастер п/о 1: Нашу встречу сегодня мы посвящаем истории Юго-Восточной железной дороге

Мастер п/о 2

До 60-х гг. XIX века Грязям не везло с дорогами. Почтовые тракты обходили населённый пункт стороной, не доходили до Грязей и обычные транспортные дороги. Как результат – здесь не было даже базара. А между тем промышленность уже складывалась. Наконец, в 1866 г. был разработан проект строительства железной дороги от Козлова до Воронежа и от Грязей до Ельца. Именно стальная магистраль оказала наибольшее влияние на быстрый рост промышленности. Так продолжается и по сей день.... Но давайте всё по порядку.

Мастер п/о 1 – железной дороге быть! (об истории создания)

Строительство железных дорог в южных районах европейской части России было связано с необходимостью развития экономических связей с центральными и северными регионами. В частности - магистрали от Москвы к Рязани, Тамбову, Воронежу и Ростову-на-Дону проводились с целью вывоза хлебопродуктов, каменного угля, нефти, стройматериалов в центр страны, к черноморским и балтийским портам.

Царь Александр II утвердил концессию Козлово-Воронежской линии.

Студент 1.

Общая длина дороги от Козлова до Воронежа составляла 167,2 версты (178,3 км). В начале сентября 1866 г. был заложен первый символический камень на строительстве будущей станции Грязи-Воронежские (Центральные). Это и было началом строительства нашего железнодорожного узла. Непосредственное руководство строительством осуществляли главный инженер-капитан М.А. Данилов и инспектор работ инженер-подполковник В.И. Кислаковский.

Управление прокладкой нашей магистрали в начальный период находилось в Москве, а затем в Воронеже. Правление общества Юго-Восточных дорог было в Петербурге.

Студент 2

Торжественная встреча первого поезда, пришедшего из Мичуринска (Козлова) проходила 14 февраля 1868 года. Систематическое пассажирское движение началось с 1 июля того же года.

График движения в конце XIX века выполняли только пассажирские поезда, согласно расписанию; грузовые поезда двигались без расписания по телеграфному соглашению.

Преобладающими грузами, вывозимыми со станций по железной дороге Козлов-Воронеж, являлись хлеб во всех его видах и другие продукты сельского хозяйства: скот, лошади и домашняя птица.

К этому грузопотоку присоединялись транзитные грузы из соседних губерний - нефть, каменный уголь, лесоматериалы. На линии Козлов (Мичуринск) - Воронеж транзитный грузопоток составлял 50 процентов.

Студент 3.

В XIX столетии на железных дорогах паровозам присваивались названия, как и пароходам. 4 паровоза было получено в 1866г., 5 – в 1868 г. В начале 1870 г. поступило ещё 12 локомотивов. Все паровозы были изготовлены в Вене. Все однотипные, 6-колёсные. И обошлись казне по 18 163 рубля. Паровозы назывались: «князь Трубецкой», «Воронеж», «Козлов», «Дон», «Толстой», «Сомово», «Земство» и др.

Мастер п/о: Предлагаем вам совершить виртуальное путешествие из Мичуринска в Воронеж

Студент 4 Начинаем наше путешествие со станции **Мичуринск.**

Мичуринск (Козлов) — основан по указу царя Михаила Фёдоровича от 5 сентября 1635 года как укрепленный пункт для обороны Рязани. В настоящее время город областного подчинения, административный центр Мичуринского района Тамбовской области, наукоград, расположен на правом берегу реки Лесной Воронеж. Население — 95 864 чел.

Мичуринск — общероссийский центр садоводства, в городе расположены ВНИИ садоводства имени И. В. Мичурина, Всероссийский научно-исследовательский институт генетики и селекции плодовых растений имени И. В. Мичурина (бывшая Центральная генетическая лаборатория имени И. В. Мичурина).

Студент 5 Следующая станция - **Никольское.**

Через 10 км поезд подходит к станции Никольская, которая была построена в 1868 году и расположена около села Ново-Никольское, основанного в середине XVII веке. В начале XX века в селе проживало полторы тысячи жителей.

В прошлом основная погрузка на станции - хлеб. Сегодня эта станция является основной нефтеналивной станцией дороги.

Студент 6 Следующая станция - **Избердей.**

В 23 км от Никольского находится станция Избердей. Она построена в 1868 , голу. Ее название связано с рекой Избердей. До 1898 года называлась

Муравьеве. В начале XX века на станции грузилось до 230 тысяч пудов хлеба, благодаря крупным соседним селам и землевладениям, главным занятием жителей которых было земледелие. И сегодня основными грузами являются свекла и зерно.

Студент 7 Следующая станция - **Песковатка**.

Следующая станции по ходу нашей поездки на юг - Песковатка, построенная в 1876 году. Свое название она получила от села, располагавшегося недалеко от станции на правом берегу живописнейшей реки Матыры. В начале XX века в селе проживало более 2 тысяч человек. Сегодня в прилегающем к станции поселке насчитывается около полутысячи жителей. Она работает как транзитная - все погрузочные операции переданы на станцию Избердей.

Студент 8 Следующая станция **Грязи**.

Город Грязи – центр одноименного района Липецкой области. Название станции и города связано с природными особенностями местности. Село с таким названием, основанное в конце XVIII века, постепенно срослось со станцией. В начале прошлого века на станции грузилось около 2,5 тысячи пудов хлеба. В 1938 году в результате присоединения станционного поселка и окрестных сел, образовался город Грязи.

Мастер п/о 1 (с демонстрацией слайдов)

Что же представляли из себя главные строения и сооружения на станции Грязи?

1. Локомотивное здание. Двухэтажный деревянный дом. Это здание тогда располагалось против нынешней улицы Советской к югу от станционных путей. Этому зданию суждено было простоять около двух лет.
2. Локомотивный сарай (паровозное депо). Массивное каменное здание на 9 столбов. Здание было разрушено при налёте немецкой авиации в годы войны.
3. Мост через реку Матыра. Цельнометаллический, однопролетный, изготовлялся за границей, а собирался на месте. Простоял 4 десятка лет, был заменён на новый, большей грузоподъёмности. Он был взорван мамонтовцами в 1919г. До наших дней пролётные строения менялись ещё несколько раз.
4. Разъездные пути на станции. Фактически было уложено 1650 саженей.

Студент 1.

Фактически на дороге постоянное движение началось с 1 февраля 1868 года – грузовых поездов и с 1 июля 1868 года – пассажирских. С радостью и ликованием встречали и провожали первые поезда на станции Грязи. Посмотреть на такое «чудо» собирались толпы людей. Но и после этого события в истории быстро растущего посёлка Грязи не убавилось деловой суеты. Ведь в разгаре было строительство дороги от Грязей до Ельца.

Студент 2

При проектировании станции Грязи-Воронежские была допущена ошибка. Площадка, на которой велось строительство, оказалась очень короткой и малопригодной для устройства узловой станции, т.к. была зажата с обеих сторон уклонами, а в ширину нельзя было уложить более 6 путей. После долгих поисков выхода было решено для новых дорог строить отдельные товарные станции. Станцию Грязи-Воронежские (Центральные) предполагалось использовать только для отправления и приёма пассажирских поездов.

Мастер п/о 1

А теперь об истории нашего вокзала, построенного 133 года тому назад. Грязи были станцией II класса, но, несмотря на это, для неё разрабатывался специальный проект грандиозного по тем временам пассажирского здания. В столице проекты для строительства грязинского вокзала были разработаны в нескольких вариантах. Выбор проекта окончательно был сделан самим государем императором Александром II. Основные работы по устройству самого пассажирского здания были завершены в начале 1883г.

Мастер п/о 2

В конце XIX века вышла книга И.А. Родзевича «Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам». Это одно из лучших справочных изданий по железнодорожному транспорту нашего края. Книга вышла в Москве и сейчас считается очень редкой. В ней мы можем почесть:

«...Грязи-Воронежские, хотя правильнее было бы назвать этот вокзал Грязи-Центральный, т.к. одновременно вокзал этот служит... для трёх линий и 4-х направлений... вокзал второго класса. Грандиозные залы для пассажиров I и II классов и отдельно для пассажиров III класса. В зале I и II классов роскошный буфет. Киоск для страхования пассажиров от несчастных случаев в пути, книжный и газетный шкаф и витрина с продажей мелких вещей, необходимых для пассажиров в пути, дополняют собою удобства этого зала. Кроме того, в пассажирском здании помещается телеграф и почтовое отделение.

Вокзал Грязи – одно из лучших пассажирских зданий в России. Прибытие и отправление 18 пассажирских поездов со станции Грязи на Козлов, Ростов, Орёл и Царицын делают то, что пассажирская сутолока не прекращается на вокзале ни на минуту в сутки. Здесь вы встретите представителей того многомиллионного конгломерата племён, наречий, сословий, именуемого «матушка Русь».

Мастер п/о 1 Вот несколько эпизодов из жизни известных русских писателей.

Студент 1. Осенью 1888 г. на станцию Грязи в поисках работы прибыл молодой А.М. Горький. Получить работу ему здесь не удалось. И он покинул негостеприимную станцию.

Студент 2

Великий русский писатель Л.Н. Толстой не раз бывал на нашей станции. Известен случай, когда граф Толстой при возвращении из Воронежа в Ясную Поляну весной 1894 года воспользовался услугами станционного

ресторана. Ресторан имел хорошую репутацию на Юго-Восточной железной дороге.

Студент 1

Отправляясь в поездки сам, встречая или провожая своих сестёр, довольно часто в Грязях бывал наш земляк Г.В. Плеханов.

Студент 2

В 1906-1907 гг. Грязинский вокзал неоднократно встречал и провожал великого русского писателя И.А. Бунина. В Грязи будущий лауреат Нобелевской премии приезжал к своей младшей сестре, которая была замужем за помощником машиниста станции Грязи.

Мастер п/о 2.

В любом городе есть здания, которые олицетворяют данный город, придают ему значимость. Для грязинцев таким зданием является вокзал - самый старый и самый ценный с исторической точки зрения. У нас железные дороги пересеклись в чистом поле. Они и породили один из крупнейших железнодорожных узлов России, при котором вырос посёлок, а затем и современный город Грязи с 4 декабря 1938 г.

Мастер п/о 1

Город Грязи – город железнодорожников. Символом нашего города является Тепловоз. Он был настоящим тружеником в годы Гражданской войны, Великой отечественной войны, помогал поднимать страну из руин. За все его «труды» возведен на постамент. Это визитная карточка города.

Но... Едем дальше....

Студент 9 Следующая станция **Прибыtkовo.**

Всего в 12 километрах от Грязей расположена станция Прибыtkовo. Она построена в 1886 году и расположена неподалеку от села с одноименным названием, которое получило свое имя по фамилии крупного землевладельца.

Студент 10 Следующая станция **Дрязги.**

Проехав еще 15 километров, поезд приходит на станцию Дрязги, которая построена в 1868 году, и свое название получила от близ расположенного села. В начале XX века в нем проживало 2400 жителей. Ежегодно в то время на станции грузилось 80 тысяч пудов табака, а также более 100 тысяч пудов хлеба. Сегодня она является небольшой по грузоотправлению.

Студент 11 Следующая станция **Усмань.**

Следующая станция по пути на юг к Воронежу - Усмань. Город построен в 1648 году. Первоначально он представлял укрепленный жилой острог с расположенными вокруг слободами. Усмань служила крепостью на южных рубежах Русского государства.

В настоящее время Усмань является районным центром Липецкой области

Студент 12 Следующая станция **Графская.**

Открыта в 1868 г. Она была первой железнодорожной станцией на Козлово-Воронежской линии в пределах Воронежской губернии. По преданию, станция названа "Графской" в честь начальника почтового ведомства графа

И.М.Толстого, много сделавшего для появления в Воронеже железной дороги. В 1896 г., после прокладки ветки от Графской до станции Анна, Графская превратилась в узловую и была реконструирована. В начале XX в. Графская относилась к единичным станциям Воронежской губернии, в грузообороте которой преобладал не хлеб, а лес (в частности дрова). Для переработки леса, поступающего из крупной Усманской "Казенной дачи", в районе станции Графской был построен лесопильный завод.

Студент 13 Следующая станция **Тресвятская**.

Через 15 км от станции Графская расположена станция Тресвятская, которая до 1904 года называлась Углянкой. Она находится на краю Усманского бора. В наше время Тресвятская является станцией, где в основном производится погрузка зерна.

Студент 14 Следующая станция **Сомово**.

Поезд следует дальше и подходит к следующей станции Сомово, названной в честь воронежского губернского предводителя Дворянства А.Н. Сомова, который был инициатором постройки железной дороги до Воронежа.

Студент 15 Следующая станция **Отрожка**.

За станцией Сомово железнодорожный путь совсем выходит из леса, пересекает реку Усмань и достигает станции Отрожка, построенной в 1869 году и до 1904 года носившей название Раздельной. Она служит сортировочным парком для грузового движения.

Студент 16 Следующая станция **Воронеж**.

И вот, наконец, цель нашего путешествия - город Воронеж. Он основан в 1585 году как пограничная крепость на южных рубежах Русского государства.

В конце XVII века на берегах рек Воронеж и Дон русский царь Петр I строил военный флот для походов к турецкой крепости Азов.

Это дало толчок развитию, как самого города, так и его промышленности, открытию школ.

Сегодня это крупный промышленно-культурный центр – столица Черноземья.

Мастер п/о 1

Несмотря на историческое название, унаследованное от времён Российской империи - ЮВЖД, дорога пролегает по территории областей, расположенных на юго-западе европейской части нынешней России: Воронежской, Белгородской, Волгоградской, Ростовской, Курской, Рязанской, Тамбовской, Тульской, Липецкой, Саратовской, Пензенской.

Мы с вами совершили путешествие только по одной ветке этой дороги. Вам предстоит осваивать и другие пути.

Пусть вам всегда светит ЗЕЛЕНЫЙ!

Список использованных источников

1. Белкова Ольга – составитель и технический редактор «Первый рейс». ФГУП ИПФ «Воронеж». Воронеж. 2003.
2. Попов Виктор «Стальной меридиан». Центр общественных связей Юго-Восточной железной дороги. Воронеж. 2001
3. Энциклопедия «Кирилл и Мефодий» - электронный вариант. 2000.
4. Интернет-ресурсы (фотографии, аудиофайлы)