**Школьный музей**

**«Железные дороги на службе Великой России»**

К 100-летию нашей школы в 2006 году юные железнодорожники подарили себе и школе музей «Железные дороги на службе Великой России».

Импульсом к его созданию послужили научно-исследовательские работы старшеклассников, макеты, изготовленные руками учащихся, на кружке железнодорожного макетирования. Мы решили создать гимн железнодорожному транспорту. Ведь для нашей необъятной матушки России железная дорога более чем транспорт.

Но его развитие было бы невозможным без 3-х изобретений человека: как вы догадались, колеса, рельс и паровой машины.

Далекий 18 век. Безрельсовый экипаж Тревитека «Огненный дракон», конка с «Империалом», уже на рельсах, но запряжена лошадьми, первый в мире паровоз английского изобретателя Стефенсона «Ракета», построенный в 1828 году и чуть позже русский «сухопутный пароход» Черепановых – вот основные вехи развития железнодорожного транспорта в мире.

Музей является серьезнейшим средством в развитии глубокого интереса к железной дороге и одновременно является кабинетом профориентирования. А возник этот интерес не на пустом месте.

Вот уже 35 лет в нашей железнодорожной школе успешно обучаются 60% -70% школьников в кружке «Юный железнодорожник». Занятия в течение учебного года проводятся для учащихся 5, 6 и 7 классов, а летом наша родная ВСЖД предоставляет нам возможность пройти производственную практику на детской железной дороге города Иркутска, где мы по-настоящему работаем: дежурными по станции, машинистами тепловоза, проводниками, вагонниками, путейцами. Для детей летняя практика на Детской железной дороге – счастье. Им в радость изучать железнодорожное дело. И уже много лет наша танхойская смена получает за работу только «отлично».

А какой интересный там отдых! Это и поездка в Лимнологический музей Листвянки, и подъемно-канатная дорога на гору Черского, и этнографический музей п. Тальцы, кинотеатры и музеи города и многое другое.

Возвращаясь с летней практики ежегодно оформлются фотомонтажи о радостном лете.

Сделанный за 13 лет анализ показал, что 47% выпускников школы связывают свою жизнь с родной магистралью, а руководителям дороги не приходится искать специалистов на стороне, свои люди надежнее.

В 1995 году в нашей школе открыт филиал технического лицея при Иркутском институте инженеров транспорта. У лицеистов кроме изучения точных наук есть предмет «Общий курс железных дорог». Для обеспечения наглядности в образовательном процессе этого предмета созданы макеты:

- переезда,

-искусственных сооружений,

-остановочного пункта,

-вокзала,

-мостов,

-тяговой подстанции

-участка электрифицированной железной дороги.

Ребята, занимаясь несколько лет в кружке железнодорожного макетирования, учатся работать с инструментом, с различными материалами, им приходится все время что-то изобретать, фантазировать, а главное, изучать железнодорожное дело.

И хоть это кропотливая работа ума и рук, но она и приносит истинную радость, когда видят плоды своего труда. Почти все детские макеты отмечены дипломами. А вот несколько отзывов о макетах почетными гостями музея: начальниками Восточно-Сибирской железной дороги, руководителями музея ВСЖД, Центрального музея железнодорожного транспорта России: «Замечательные макеты, чувствуется детальный подход и старание. Думается, что из этих детей вырастут настоящие железнодорожники».

«Сколько надо смекалки, сил, умения, выдержки, чтобы создать все это. Это прекрасно, что в школе можно познакомиться с историей своего края и железной дороги».

«В этой небольшой комнате, витает дух любви к железной дороге и творчества».

В рамках довузовской подготовки лицеисты участвуют в технической (отраслевой) региональной олимпиаде. Вот темы научно-исследовательских работ за последние несколько лет:

Научно-исследовательские работы

**2003 год.**

«Экологический дом у железной дороги» – творческая группа лицеистов

(I место).

**2004 год.**

«Мосты» – Тенчиков Иван, Беч Виктор (III место).

«Электрификация железных дорог» – Боровой Анатолий, Захарова Марина.

«Экоквартира» – Исрафилов Ислам, Шайдуров Павел (II место).

**2005 год.**

«Экологические проблемы ст.Танхой и пути сохранения здоровья» – Власов Максим (I место).

«Железнодорожный путь» – Каргапольцева Екатерина.

«Детство железных дорог» – Беч Сергей.

**2006 год.**

«Экономическая эффективность альтернативных источников тепла в условиях Прибайкалья» – Вишняков Алексей (II место).

«Вагоны» – Каверин Михаил.

«Путь к железнодорожным профессиям» – Исмагулова Людмила.

**2007 год.**

«Ветроэнергетические установки в Прибайкалье» – Глагольева Ангелина

(II место).

**2008 год.**

«Экодом на малой станции» – Карамышева Сабина.

**2010 год.**

«Освещение. Вчера. Сегодня. Завтра.» – Клыгун Денис. Диплом III степени на Российской конференции «Юность. Наука. Культура – Сибирь»

**2012 год.**

«Из истории электрификации ст.Танхой: воспоминания их участников» – Дубашев Самат. Диплом II степени Всероссийской конференции Чтения им. В.И.Вернадского, Диплом I степени Российской конференции «Юность. Наука. Культура – Сибирь»

Есть работы, имеющие четкую практическую направленность, например, «Ветроэнергетические установки в Прибайкалье». Благодаря расчетам, сделанным Глагольевой Ангелиной, Байкальский заповедник выиграл грант международного благотворительного фонда Форд.

А в работе «Вагоны» учеником нашей школы было предложено усовершенствование в виде установки спортивного тренажера в одном из купе пассажирского поезда дальнего следования.

Практически каждая научно-исследовательская работа – экспозиция в школьном музее.

Научно-исследовательская работа «Особенности переселенческого движения на Забайкальской железной дороге в начале ХХ века», выполнена потомком первых переселенцев Сергеем Власовым, ныне студентом ИрГУПСа. Власовы прибыли в Танхой из Пензы, как другие семьи вместе со скарбом, скотиной, фуражом, добираясь в глухую сибирскую тайгу в вагоне-теплушке. Эта работа показала значение переселенческого движения для развития Сибири, поселка Танхой, а изготовленный макет вагона-теплушки вызывает большой интерес и у учащихся школы, и жителей поселка. Работа получила диплом II степени и стала лауреатом Российской конференции учащихся в Новосибирске.

Кружок «Юный экскурсовод» в школьном музее – это тоже ступенька в профессиональной подготовке учащихся.

На кружке экскурсоводов ребята изучают технику публичных выступлений . Опыт экскурсовода помогает в учении, увереннее держатся у доски, ребята учатся организованности, становятся успешными. В Америке были проведены исследования, в результате которых выявлено, что страх выступления перед аудиторией стоит на 1 месте.

А если не поленишься и научишься технике выступлений, так же как научишься водить машину или работать на компьютере, то оказываешься в гораздо лучшем положении, чем те, кто с этим незнаком…

В музее проводятся тематические экскурсии, такие как:

-История ВСЖД,

-«Золотая пряжка» Транссиба,

-БАМ – дорога сильных людей,

-Детская железная дорога – путь к профессии,

- Домострой – плод народной мудрости,

-Русское чаепитие – древнейшая традиция гостеприимства и другие (показывает папки с данными темами).

Для гостей музея проводятся обзорные экскурсии. Они отличаются в зависимости от категории слушателей:

-для гостей школы,

-для учеников разного возраста,

-для иностранцев.

В музее заведена книга отзывов для установления обратной связи с посетителями. Вас мы тоже просим оставить свои впечатления, замечания, чтобы можно было корректировать нашу работу.

На базе музея ведется проектно-исследовательская работа по различным направлениям:

-«Бурятия – горная, озерная, степная»,

-«Замечательные люди поселка Танхой»,

-«Путешествие по необыкновенным музеям мира»,

-«Железнодорожные династии».

После накопления материала в портфеле экскурсовода рождается новая экскурсия, выставка, стенд или экспозиция.

Направление краеведческого характера дополнило наш музей материалами по истории поселка, строительства Транссиба, предметами старины.

Поисковая работа среди старожилов поселка позволила создать макет «Ледовой железнодорожной переправы через озеро Байкал» – легендарной страницы нашего Танхоя.

Наш небольшой поселок на Байкале вписал немаловажную страничку в историю строительства Великого Сибирского пути. А начиналось все примерно в 1900 году. В это время одновременно закончилась прокладка железнодорожного пути от Иркутска до порта Байкал, а с востока до ст. Мысовая.

Соединить в короткий срок порт Байкал и Мысовую железнодорожной ветвью пока еще было невозможно. Уж больно крутые были Байкальские отроги. Пока строилась Кругобайкальская дорога для железнодорожного сообщения двух берегов, были построены мощный ледокол «Байкал», который вмещал до трех составов, и ледокол «Ангара».

Зимой 1903-1904 годов толщина льда на озере была очень большой. Ледокол ходить не мог. Поэтому от порта Байкал до Танхоя по льду всеобщими усилиями проложили очень необходимый (ведь началась русско-японская война) железнодорожный путь для переброски подвижного состава на КВЖД. Тяговой силой на этой ледовой дороге были лошади.

«Земля, семья, изба и печь,

И каждый гвоздь в стене.

Портянки с ног, рубашка с плеч –

Держались на коне».

Эти слова Твардовского и поговорка «Лошадь человеку крылья» – как нельзя лучше передают, что значила лошадь для сельских жителей.

В конце 19-го века одна лошадь приходилась на 4 человека.

Лошадь была и главным помощником при строительстве Великого Сибирского железнодорожного пути и на Ледовой переправе через озеро Байкал.

Большие копыта помогали ей передвигаться по раскисшим дорогам, по снегу и по лесу.

Кружок железнодорожного макетирования изготовил макет гужевого тракта и рельсовой дороги по льду озера Байкал.

Предварительно очищали от торосов и заносов полосы для свободного прохода лошадей конной тяги и укладки пути. Рельсы использовали легкого типа. Для увеличения площади давления их укладывали на шпалы двойной длины.

Вдоль пути, общее протяжение которого 42 версты от ст.Байкал до ст.Танхой, через каждые 6 верст были устроены теплые бараки. На полпути была построена ст. Середина с буфетом, горячим питанием. Пассажиры останавливались на этой станции на 1 час для отдыха лошадей. Управление железной дороги плохо одетых пассажиров снабжали шубами, валенками, шапками. За время существования переправы не было серьезных случаев, связанных с обморожением.

Лютые сибирские морозы, штормовые байкальские ветра, а главное трещины во льду служили огромным препятствием, но наперекор стихии по образцовому порядку совершалось это важное дело.

Движение осуществлялось днем и ночью. Вдоль пути ставили осветительные и сигнальные фонари, которые располагали на верстовых столбах.

На каждой второй версте был сторожевой пост для просмотра участка.

Пустые вагоны двигались конной тягой, а грузы перевозили подводы.

Полно груженые вагоны к перекатке не допускались, так как после их прохода образовывалось много трещин, что делало опасной перевозку. Со льда на берег вагоны вытаскивали паровозом.

Главная задача по обеспечению непрерывного движения войск, воинской техники и грузов на восток для поддержания воюющей армии была выполнена. В общей сложности было перевезено 68 паровозов, 26 000 человек и до 200 вагонов перекатывалось через озеро за сутки.

Наш музей – это «волшебная машина времени», в котором можно совершить путешествие в минувшие десятилетия, а можно заглянуть и в будущее. Эпиграфом к его созданию послужили слова А.С.Пушкина «Уважение к минувшему – вот чёрта, обличающая образованность от дикости». Нам бы очень хотелось, чтобы наша «память противостояла уничтожающей силе времени» (Д.Лихачев).

Прикоснувшись к богатствам, накопленными нашими дедами и отцами, создавшими этот удивительный мир движения, страну с названием «железная дорога» узнаешь, каким сложным был путь от первой железнодорожной колеи до современной электрифицированной дороги, с мощным электровозом последней серии «Ермак».

Следующим важным разделом нашего музея является «Экологический дом у железной дороги». Его цель: создать условия для развития чувства причастности к решению экологических проблем через различные виды деятельности.

В рамках проекта «Экодом» один из классов выбрал тему «Здоровому – все здорово». Ведь для того, чтобы быть здоровым надо и знания иметь, и с детства здоровье беречь и собственные усилия прикладывать. Нам кажется, что болезнь в будущем будет расцениваться как следствие низкой культуры.

Мы в школе давно убедились, что растения не только украшение, но источник кислорода, выделяют фитонциды, уничтожающие микробов, очищают воздух – не зря даже в космических кораблях для этой цели используют растение хлорофитум, не нашлось лучшего способа очистки воздуха!

Cтенд «Это должен знать каждый»- зная, что велосипед полезен, поэтому у нас многие в школу на нем ездят, даже учителя. Знаем, что рыба, клюква, черника делают человека умнее. Знаем, что лес – лечебное средство, и радуемся, что мы живем на природе.

Но даже в наших условиях, когда чистые воздух, вода, довольно-таки здоровая деревенская пища, нас подстерегает опасность употребления продуктов с вредными добавками.

Конструктивно-экологическое движение России «Кедр» предупреждает, что консерванты, красители, эмульгаторы и другие пищевые добавки, обозначаемые на упаковках символом «Е» с цифрами, представляют серьезную угрозу здоровью. Древние мудрецы говорили: «Кто предупрежден, тот вооружен».

Рекомендуем всем иметь памятку под рукой при совершении покупок. Учащиеся и учителя школы решили создать гимн железнодорожному транспорту, его труженикам, ведь для нашей необъятной матушки России железная дорога больше, чем транспорт. Но, без человека, здорового, крепкого, здравомыслящего транспорт работать не смог бы.

А вот духовное здравие в нашем очень не простом мире, может быть еще и важнее. Поэтому музей проводит большую работу по культурно-образовательной программе включающей:

-Домострой,

-Праздники славянской культуры,

-Традиции наших предков.

Каждый четверг вечером в музее проходят «Посиделки», смыслом которых стало наполненное благородством и уважением отношение к России.

А сейчас мы приглашаем вас в русскую горницу танхойского путейца. В ней собраны предметы обихода рабочих железнодорожников нашего поселка: самовар, крынки, чугунки, ухват, керосиновая лампа, утюги. Вещи переходили от отцов к детям, а потом и к внукам. Керосиновая лампа может рассказать о многом. Она появилась ровно полтора столетия назад. Именно она способствовала развитию нефтяного дела. Керосиновая лампа, в отличие от масляной, давала сильный и ровный свет. Стоит ли говорить о её значении в нашем поселке? И сейчас многие пользуются ею, когда отключается электричество.

Есть у нас музее и духовой утюг, которым надо было размахивать, чтобы положенные туда угли разгорелись. Утюги следующего поколения ставили на печь, чтобы они нагрелись до определенной температуры.

Одна бабушка рассказывала: «Не хотелось мне идти замуж в чужую деревню, а матка говорит: «Иди дочка, в том доме есть угольный утюг». Вроде как Мерседес последней модели.

Чугуны – прообразы современных кастрюль – пузатые, закоптелые до черноты. К праздникам они начищались и сияли.

Вещи жили долго, даже из материи, хранились в кованых сундуках.

Украшением избы и гордостью хозяина был самовар. Он до блеска начищенный всем своим довольным видом свидетельствовал о благополучии в доме. «У нас и самовар на столе, и часы на стене» – мог похвастаться хозяин.

Самым почетным местом в русской избе был «красный» угол с иконами и лампадкой.

Лапти – самая древняя обувь на Руси. Лапотная Россия оставалась примерно до середины 18 века. Держались лапти на оборах – кожаных узких ремешках или верёвках. Ноги оборачивались в холщовые портянки, а в холода – закутывали в суконные онучи. В середине 18 века лапти стояли 3 копейки, а сапоги – несколько рублей. Но и носились лапти много хуже сапог: в горячую крестьянскую пору 4 дня, а зимой 10. А в нашей болотистой местности были распространены обувки, называемые «набродки». Из шкуры нерпы вырезали 2 овала, замачивали в воде, по краю продёргивали шнурок, ставили на них ногу и затягивали. Высыхая, набродки принимали форму ноги и были долговечны, дёшевы, и удобны.

 Россия оставалась примерно до середины 18 века. Лапти были и мужской и женской обувью. Материал для лаптей всегда был под рукой: их плели из лыка липы, вяза, ракиты, вереска и даже из бересты.

Держались лапти на оборах – кожаных узких ремешка или веревках. Ноги оборачивались в холщовые портянки, а в холода – закутывали в суконные онучи.

В середине 18 века лапти стоили 3 копейки, а сапоги – несколько рублей, и большинству крестьян они, конечно, были не доступны. Но и носились лапти много хуже сапог: в горячую крестьянскую пору – четыре дня, а зимой десять. «В дорогу идти – пять пар лаптей плести», – говорилось в народе. У шведов даже сложилось такое понятие – «лапотная миля».

А в нашей болотистой местности у Байкала были распространены обувки, называемые набродки. Из шкуры нерпы вырезали 2 овала, замачивали в воде, по краю продергивали шнурок, ставили на них ногу и затягивали. Высыхая, набродки принимали форму ноги и были долговечны, дешевы, удобны.

Напротив красного угла в русской избе располагалась Государыня Печь – сердце дома, его теплая защита.

Русская печь в избе была основой жизни, семейным очагом. Печь кормила, спасала от холода, избавляла от хвори. А сколько сказок рассказано на печи! Недаром говорится: «Печь-краса – в доме чудеса»! В печи готовили еду, пекли хлеб и даже мылись. Да, и спали на печи. Вот так печка! Кухня, ванная и спальня одновременно. Рядом с печью стоят на вытяжку железные ухваты, которыми ставят и достают горшки из печи. Пространство около печи называли «бабьим кутом». А в самом низу вход в подпечье, где хранились лопаты для выпечки хлеба, кочерга, а зимой приходилось спасать от морозов, только что появившихся на свет ягнят, козлят и телят. Могла нестись и курочка.

Если печь – сердце дома, то окна – его… глаза. Недаром русское слово «окно» похожее на славянское «око» – глаз. Приходите в гости к нам, рады мы всегда гостям!