

Приволжская железная дорога –
филиал открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»

Частное дошкольное образовательное учреждение
«Детский сад № 111 открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»

Конспект

Беседа

по профориентации у дошкольников

в старшей группе

Тема:

«История Российской железной дороги»

Дата проведения: апрель

Автор (или составитель)

воспитатель

Ретунцева Е.В.

2021 год

Технологическая карта беседы.

Цель: формирование представления детей о истории Российской железной дороги.

Задачи: познакомить детей с историей железной дороги России, развивать познавательный интерес к железнодорожному транспорту, воспитывать доброжелательное отношение к работникам железнодорожного транспорта.

Формы организации: групповая.

Материал и оборудование: на интерактивной доске картинки по теме беседы.

Ход Беседы.

Организационный момент.

Воспитатель: Дети, посмотрите к нам пришел начальник поезда Котофей.
(слайд 1)



Он хочет рассказать нам историю нашей Российской железной дороги. Давайте поздороваемся с ним.

Дети стоят в кругу.

Доброе утро улыбчивым лицам!

Доброе утро солнцу и птицам!

Пусть каждый становится добрым, доверчивым.

Пусть доброе утро продлится до вечера!
Котофей выполняет все вместе с детьми.

Котофей: Дети, какие вы доброжелательные. Присаживайтесь на стулья и я вам расскажу много интересного.

13 мая 1836 года началось строительство первой в России железной дороги по маршруту Петербург – Царское Село – Павловск. Она стала первой в стране железной дорогой общественного пользования. Строительством Царскосельской железной дороги руководил австрийский инженер Ф. Герстнер.

Несколько месяцев в России он изучал местные пути сообщения, а затем представил Николаю I доклад о необходимости строительства железных дорог в России. После рассмотрения специальным комитетом всех аспектов, Герстнеру была выдана привилегия на постройку железной дороги и было дозволено учредить акционерное общество с капиталом в 3 млн. рублей. В результате через полгода средства на строительство были собраны, и в апреле 1836 года Указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги был обнародован.

Участок между Петербургом и Царским Селом длиной 25 километров был открыт (30 октября) 11 ноября 1837 года. Это стало официальной датой открытия Царскосельской железной дороги. Первый поезд, который вел сам Герстнер, состоящий из паровоза и восьми вагонов, в одном из которых ехал император Николай I. (слайд 2)



На всем протяжении от Петербурга до Павловска дорога была открыта к июню 1838 года. Так как дорога была однопутной с разъездом посередине, то поезда с конечных станций отправлялись одновременно и расходились на станции Московское шоссе, после чего продолжали маршрут. Поездка занимала 42

минуты, средняя скорость движения была 32 км/час. I, прошел это расстояние за 35 минут. (слайд 3)



С этого момента железная дорога начала активно развиваться. Сначала она появилась в больших городах. Было придумано расписание и график движения поездов. Это необходимо для удобства пассажиров и обеспечения безопасности.

Первые паровозы в России называли пароходами.

Сегодня нам смешно представить, как пароход «мчится в чистом поле». Но всё становится на свои места, если мы понимаем, что это — паровоз.

Вагоны поезда тогда именовались не вагоны, а берлины, дилижансы и шарабаны. Впрочем, вагоны тоже были — четвертого класса. Вагоном называлась открытая платформа без крыши, а предназначались такие платформы для неприхотливых пассажиров — крестьян, солдат, а также для домашних животных, например коров. Самые важные гости железной дороги ездили в берлинах — роскошных крытых повозках, сиденья в них были обиты бархатом, на окнах висели занавески. Берлины считались вагонами первого класса. Вагоны второго класса назывались дилижансами. А третьего — шарабанами. У шарабанов крыша существовала, а вот стены доходили только до половины кузова. Так что в мороз в них можно было и нос отморозить. Однако нос отморозить можно было и в дилижансах, и в берлинах, поскольку все вагоны тогда не имели ни отопления, ни освещения. Билеты для проезда изготавливались из латуни, и называли их жестянками. Первый в истории России паровоз был построен отцом и сыном Черепановыми в 1834 году.

(слайд 4)



(Слайд 5)

Механики Черепановы – создатели первого российского паровоза



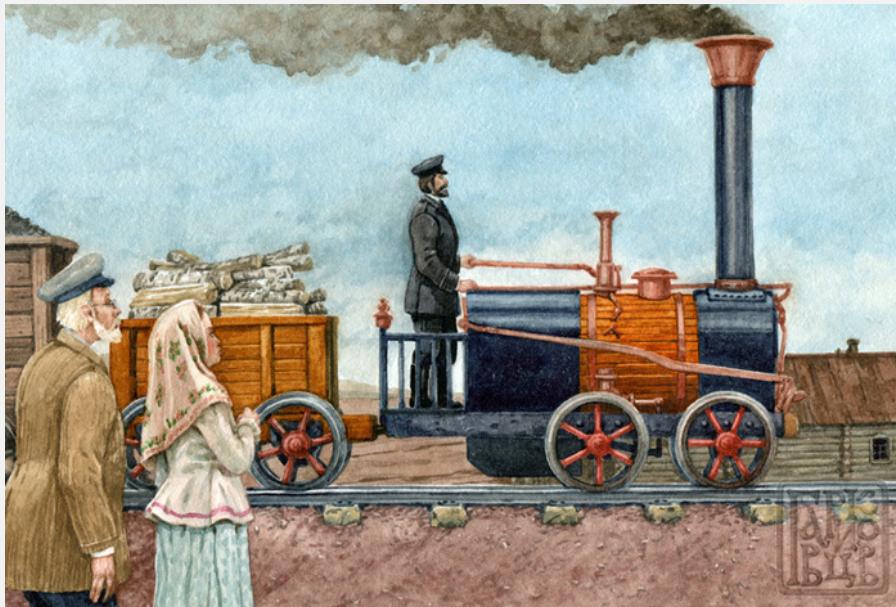
Ефим Алексеевич (1774-1842)



Мирон Ефимович (1803-1849)

Интересно узнать, с какой скоростью передвигались первые составы. Известно, что пассажирские поезда передвигались по железной дороге со средней скоростью около 32 км/ч, а вот грузовые локомотивы передвигались в два раза медленнее – их средняя скорость равна была 16 км/ч.

(слайд 6)



Где с 60-х годов девятнадцатого столетия скорость поездов заметно выросла благодаря использованию инженерных решений. Составы перевозили людей и грузы со средней скоростью 43-45 км/ч.

Если сравнить скорость первых поездов с современными составами, то она может показаться медленной. К примеру, Сапсан разгоняется без труда до 250 км/ч, но на то время это была большая скорость.

(слайд 7)



(слайд 8)



Вот они поезд прошлого и современный сапсан. Посмотрите внимательно.

Котофей: Итак, дети, что нового вы узнали из моего рассказа? Как называли первые паровозы? (ответы детей) Как называлась первая железная дорога? Как фамилия братьев, создавших первый паровоз? (ответы детей).

«Богаж знаний»

На доске прикрепляются картинки чемодана



и мусорной корзины.



Детям раздаются карточки (по теме беседы). Если дети узнали что-то новое, то свои карточки прикрепляют на чемодан. Если нет – то к мусорной корзине. Дети самостоятельно выполняют это задание, а воспитатель наблюдает.

Котофей: Я рад, что вы много запомнили. Обязательно расскажите своим родителям, что вы узнали сегодня нового о истории Российской железной дороги.