Федеральное агентство по физической культуре, спорту и туризму

###### ФГОУ ВПО Уральский государственный университет физической культуры

Кафедра туризма и сервиса

**Курсовая работа**

по дисциплине «Экскурсоведение»

**ТЕМА: «Проектирование экскурсии. Челябинск железнодорожный»**

Челябинск 2009 г.

**Оглавление**

Введение

1 Индивидуальный текст экскурсии

2. Методическая разработка экскурсии

Заключение

Библиографический список

**Введение**

Тема экскурсии – «Челябинск железнодорожный». Данная тема является достаточно интересной и актуальной. Железная дорога уже давно является неотъемлемой частью жизни большого числа жителей не только нашего города, но и области. Многие приезжают в город на работу, учебу и просто по делам, пользуясь услугами именно железной дороги. Отправляясь куда-нибудь на отдых, горожане тоже выбирают железнодорожный транспорт, поезда являются не только достаточно надежным, удобным, проверенным временем видом транспорта, но и не очень дорогим, что является важным критерием при выборе транспортного средства. А также по железной дороге производятся перевозки различных грузов, это и автомобили, военная техника, всевозможные нефтяные продукты, уголь, песок и многое другое. Железная дорога позволяет перевозить тот или иной груз в больших количествах из одного города в другой.

Не так давно Южно-Уральская дорога отметила свое 70-летие, что явилось довольно значимым событием для нашего региона.

Также весьма интересным является и то, что с железной дорогой связано немало исторических событий. Например, известно, что в конце прошлого, начале нынешнего века на станции «Челябинск» побывал Владимир Ильич Ленин, а в день 100-летия со дня его рождения на станции установили мемориальную доску, в честь этого события. В годы Октябрьской революции Челябинск уже был важным железнодорожным узлом, а в 1892 г. прибыл первый поезд из Златоуста до Челябинска.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что тема экскурсии «Челябинск железнодорожный» тематически объединяет все объекты, входящие в экскурсию. Данная тема является исторически значимой, знакомит со становлением и развитием железнодорожного транспорта на Южном Урале, вызывает чувства уважения к истории родной магистрали, гордости за боевые и трудовые подвиги старших поколений, способствует повышению престижности железнодорожных профессий.

*Объектом* данной курсовой работы являются экскурсионные ресурсы Челябинска.

*Предметом* выступают экскурсионные объекты Челябинска, имеющие отношение к южно-уральским железным дорогам.

*Цель* работы разработка экскурсии по выбранной тематике.

*Задачами* являются:

* Изучить экскурсионные объекты;
* Проанализировать литературу;
* Составить характеристику историко-культурным объектам, методическую разработку экскурсии, индивидуальный текст;
* Укомплектовать портфель экскурсовода.

Теоретической базой исследования явились: энциклопедическая, справочная и методическая, а также художественная литература, путеводитель, газеты, источники информационных технологий.

**1. Индивидуальный текст**

*Сбор у здания музея истории ЮУЖД.*

Здравствуйте, меня зовут Морозова Дарья Владимировна, я ваш экскурсовод. Тема нашей экскурсии «Челябинск железнодорожный». В ходе экскурсии мы с вами ознакомимся с историей развития железной дороги на Урале, узнаем историю создания железнодорожных вокзалов, посетим музей железнодорожной техники и вокзал. Экскурсия начнется у здания музея истории Южно-Уральской железной дороги, а закончится в музее железнодорожной техники, ее продолжительность 110 минут. Убедительная просьба не мешать работе экскурсоводов, не отставать от группы, не уходить без разрешения.

Первые железные дороги в России строились для транспортного обслуживания промышленных предприятий, то есть имели местное значение. Во второй половине XVII века для перевозки сырья на рудничных карьерах сооружались лежневые дороги, по которым ходили деревянные вагонетки. В просторечье они назывались «собаками», так как их несмазанные деревянные колеса издавали душераздирающие звуки, напоминающие собачий визг. До наших дней такие собаки не сохранились, но в записках начальника Уральских горных заводов Геннина есть сообщение, что на старом медном руднике, который разрабатывался еще в XVII веке, были обнаружены остатки такой тележки.

Известно, что уже в XVIII веке в России для движения вагонеток на заводских путях применялась механическая тяга, хотя в основном перемещение их производилось вручную или конной тягой.

В 60-е годы XVIII века механик К.Д. Фролов построил на рудниках Колывано-Воскресенских заводов (на Алтае) лежневые дороги, тележки по которым перемещались с помощью привода от водяного колеса, от чего людям убавилось немало работы. В 1778 году Ф.С. Ваганов построил подобную дорогу на Семеновском руднике, а в 1788 году механик А.С. Ярцев на Александровском заводе в Петрозаводске соорудил «колейную дорогу». Звенья ее шириной колеи 800 мм были уложены на 170 – метровом участке. Тележки по этой дороге передвигались вручную.

В 1806–1809 годах сын механика К.Д. Фролова горный инженер П.К. Фролов построил дорогу с чугунными рельсами, тележки по которой перемещались конной тягой. П.К. Фролов впервые применил такие технические условия для строительства пути, мостов, которое давали оптимальное конструкторское решение этих сооружений и долгие годы служили образцом при сооружении многих инженерных объектов.

В 30-е годы XIX века отец и сын Черепановы на Нижнетагильском заводе построили железную дорогу с паровой тягой, к постройке паровоза Черепановы приступили в 1833 году. После проведения испытаний паровоза приступили к прокладке чугунной дороги длиной 3,5 км. В августе 1834 года паровоз Черепановых был пущен по этой линии, которая стала называться Тагильской железной дорогой. Впервые рельсы на этой дороге были уложены не на столбы, а на поперечины-шпалы.

Второй паровоз Черепановы построили в марте 1835 года. Это был более мощный локомотив, который водил поезда массой 16–18 тонн. Железная дорога Нижнетагильского завода была первой промышленной железнодорожной линией России. Модель черепановского паровоза храниться в музее Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта. Паровоз Черепановых возил вагоны с углем и рудой. По неизвестным причинам строительство паровозов не было налажено. Видимо многолетняя привычка оглядываться на Запад и здесь сыграла свою негативную роль.

В 1835 году сын известного строителя железных дорог Австро-Венгерской империи инженера-директора университета математических и технических наук в Праге фон Герстнера Ф.А. Герстнер, работающий на уральских железоделательных заводах, обратился к царскому правительству 6 января 1835 года с предложением разрешить ему строительство железных дорог в России.

Понимая важность и необходимость строительства железных дорог, правительство образовало Комитет по устройству железных дорого России. 28 февраля 1835 года этот комитет рассмотрел вопросы: о «пользе введения» железных дорог, «об удобстве допущения» предлагаемых Герстнером условий. Комитет одобрительно отнесся к предложению о развитии железнодорожной сети в России, а для решения вопроса о выдаче привилегий Герстнеру образовал комиссию. В июне 1835 года правительство разрешило постройку Царско-сельской железной дороги: 21 марта 1836 года были утверждены технические условия строительства, а 1 мая 1836 года началось сооружение дороги.

Изначально, в Челябинске основная масса рабочих были железнодорожники. Именно они принимали самое активное участие в революционных событиях 1905–1907 года и 1917. Во главе стачкома в 1905 году выступал Р.М. Пивкин, рабочий депо. А организатором Красной гвардии в 1918 году был В.И. Евтеев, столяр вагонных мастерских.

22 апреля 1920 года трудящиеся Советской России праздновали 50-летие В, И, Ленина. Железнодорожники Челябинска решили отметить это событие трудовыми подарками. Период с 1 марта по 1 апреля был объявлен трудовым месяцем Красного Урала. 7 марта в местной газете появился заголовок на всю полосу: «Сегодня рабочие и крестьяне Урала вышли на решительный бой с нищетой и разрухой. Все на работу! Все на Всеуральский субботник!».

В местной газете сообщалось, что «рабочие паровозного депо ст. Челябинск ремонтируют в сверхурочное время гигантский паровоз, изуродованный войной. Люди работают неслыханными темпами и выполняют нормы на 225%». Паровоз был готов 4 апреля и вышел в Москву через месяц. Рабочие решили, что одного паровоза в подарок В.И. Ленина мало. Пусть это будет целый состав и отремонтированных во внеурочное время вагонов, а в них голодающий пролетариат столицы получит хлеб. 4 мая 1920 года в 30 вагонов эшелона было погружено 27 тысяч пудов хлеба. Состав вели Артур Альбов, Сергей Новожилов. Делегатами от рабочих были Сергей Муранов, Иван Михалевич.

7 мая эшелон прибыл на Казанский вокзал, хлеб сдали А.Д. Цюрупе, а паровоз оставили на станции Перово. Делегация была принята В.И. Лениным. Позднее паровоз действовал на Карагандинской и Амурской дорогах, на разрезах «Коркинуголь» и «Дальневостокуголь». В 1957 году челябинские железнодорожники обнаружили его в городе Свободном. В июле 1959 года «Коммунар» возвратился в Челябинск.

20 апреля 1960 года навечно установлен у Дворца культуры железнодорожников как памятник, паровоз окрашен в красный цвет, на нем надписи: «Да здравствует третий Интернационал!», «Вперед без страха и сомнений, коммунар». На мемориальной металлической доске текст: «Паровоз «Коммунар» в 1920 году был отремонтирован челябинскими железнодорожниками на субботниках и в честь 50-летия В.И. Ленина. с маршрутом хлеба отправлен трудящимся города Москвы. Делегация челябинских железнодорожников, сопровождавшая поезд 8 мая 1920 года, была принята В.И. Лениным. В 1959 году паровоз по просьбе коллектива локомотивного депо возвращен в Челябинск на вечное хранение». Памятник находится по адресу ул. Цвиллинга, 54.

После Гражданской войны транспорт был в очень плохом состоянии. Потребовалось много усилий со стороны железнодорожников, чтобы его восстановить. 15 апреля 1934 года по Постановлению СНК приказом НКПС из состава Пермской была выделена в самостоятельную ветку. И стала называться Южно-Уральская железная дорога.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт являлся главным средством воинских перевозок в сторону фронта. Так же железнодорожники выполняли беспримерные в истории перевозки населения и промышленности вглубь страны. В 1943 году на транспорте было введено военное положение. Нашими железнодорожниками было построено 8 бронепоездов и 4 поезда-бани. С некоторыми бронепоездами наши железнодорожники ушли на фронт.

Южно-Уральская железная дорога гордится 20 Героями Советского Союза.

Электрификация на нашей дороге началась когда еще шла война, и в 1945 году пошли первые электровозы на участке Челябинск-Златоуст. В 1961 году к ЮУЖД присоединилось Петропавловское отделение, а в 1963 Оренбургское. В 1965 году был сформирован первый фирменный поезд «Южный Урал» сообщением Челябинск-Москва.

Управление ЮУЖД находится в Челябинске. Общая эксплуатационная длинна дороги составляет около 5000 км., грузооборот 7,3%, пассажирооборот 3,2% от общесетевого. Она обслуживает районы четырех областей, граничит с другими дорогами по 10 стыковым пунктам, в том числе с Западносибирской.

Приглашаю вас внутрь, посмотреть экспозиции музея.

Музей истории ЮУЖД был открыт 7 декабря 1973 года, благодаря усилиям краеведа Козырева Александра Ивановича, который на протяжении многих лет собирал, изучал и бережно хранил документы, фотографии и ценные реликвии, отражающие различные периоды истории нашей дороги. Кроме того, много экспонатов было передано в дар открывающемуся музею от ветеранов и тружеников дороги. На протяжении всех последующих лет, музей постоянно пополнялся новыми интересными материалами.

В музее представлена вся история дороги, начиная со строительства первых железнодорожных линий. Показано участие южноуральских железнодорожников в революционном движении, их героическая борьба за становление и упрочнение советской власти, трудовой и ратный подвиг в годы Великой Отечественно войны. Экспонаты рассказывают о техническом прогрессе на железнодорожном транспорте, о знатных людях дороги, о достижениях ЮУЖД за 70 лет ее существования. В музее представлена вся история дороги, начиная со строительства первых железнодорожных линий. Показано участие южноуральских железнодорожников в революционном движении, их героическая борьба за становление и укрепление советской власти. Экспонаты рассказывают о техническом прогрессе на железнодорожном транспорте, о знатных людях дороги.

Экспозиция музея начинается с фотографий руководителя строительством первых железных дорог К.Я. Михайловского. Большой интерес представляют предметы, относящиеся ко времени прихода первого поезда на станцию Челябинск (в 1892 году). Это кусок рельса, изготовленного на заводе князя Белосельского-Белозерского в 1893 году. Огромное внимание привлекает станционный колокол, отлитый на заводе В.Е. Буслаева в Самаре. Этот колокол висел раньше на станции Чернявская и подавал сигналы отправления и прибытия поездов. Интересен для посетителей музея и замечательный старинный тульский самовар, который имеет несколько выгравированных медалей, говорящих о том, что он выставлялся на международных ярмарках в Лондоне, Париже и других городах мира. А стоял он в здании вокзала на одной из станций Омской железной дороги и из него могли пить кипяток пассажиры.

Среди подлинных экспонатов этого периода вызывают интерес стулья из дуба с гравировкой на спинке «СЗ» (Самаро-Златоустовская железная дорога), изготовленные на фабрике гнутой мебели Курбатовых в конце 19-го века, а также рабочий стол начальника железнодорожной станции. Разнообразием экспонатов отличается отдел «Великая Отечественная Война». В эти годы транспорт испытывал огромное напряжение. Музей дороги знакомит посетителей с лауреатами Государственной премии. Первыми это звание получили Балашенко В.Х. зам. начальника 7-ой дистанции пути, Лычева Е.И. инженер, Егоров В.П. главный инженер дороги. В экспозиции музея можно ознакомиться с интересными фотографиями по реконструкции депо, станций, вокзалов, с новой техникой на дороге: локомотивы ВЛ-60, ВЛ-10, ЧС-7 (1983 года).

Итак. Экспозиции музея знакомят с зарождением железнодорожного транспорта в России, историей строительства Самаро-Златоустовской железной дороги, историей строительства Транссиба, революционным движением на железнодорожном транспорте, образованием ЮУЖД как самостоятельной магистрали, ЮУЖД в годы Великой Отечественной войны, в послевоенный период на дороге и в наши дни.

Теперь я предлагаю вам самим осмотреть все экспонаты, выставленные в этом музее. Так же вы можете сфотографировать заинтересовавшую вас экспозицию.

Пройдемте на привокзальную площадь.

Облик привокзальной площади начал формироваться в конце XIX века, когда в 1892 году, когда через Челябинск прошла трансматериковая магистраль, открыв «ворота Сибири» и превратив город в перекресток железных дорог. Когда-то эта площадь была пустынной, захламленной, с жандармскими будками, коновязью и деревянной церковью. На ней в 1895 году и был построен вокзал, здание которого сохранилось и до наших дней.

С самого начала Привокзальная площадь была торговым центром этой части города. Со временем площадь очень преобразилась. Удобная парковка автостоянка, красиво оформленные остановки городского транспорта делают площадь светлой и просторной. Украшением привокзальной площади стал торговый центр «Синегорье». В современное время площадь несколько раз перестраивалась и расширялась. Особенно крупная реконструкция произошла после строительства нового вокзала, как и в 90-е годы, при строительстве автомобильной развязки и путепровода через железнодорожные пути, а также переносе трамвайного кольца к развязке. За это время Привокзальная площадь была значительно расширена. Все старые строения, здания, кроме прежнего вокзала, снесены.

На привокзальной площади в Челябинске в 1967 году был установлен памятник «Сказ об Урале», ставший одним из символов города Челябинска. Его исполнил В.С Зайков, архитектурную основу разработал Е.В. Александров.

Еще учась в академии художеств, Зайков вынашивал мечту создать произведение, которое бы в емкой художественной форме отразило трудовую славу и мастерство многих поколений уральцев. Композиция «Сказ об Урале» − образ человека-труженика, в котором вы можете заметить былинно-эпические черты. Монумент рождает ассоциации с произведениями П.П. Бажова, вдохновенно воспевшего мастеровых людей Урала, со знаменитыми стихами А. Твардовского о батюшке-Урале из поэмы «За далью – даль», с героизмом строителей Магнитки.

«Сказ об Урале» в 1957 году побывал сразу на двух юбилейных выставках – республиканской и Всесоюзной. Позже увеличенная в масштабах скульптура нашла свое место на привокзальной площади. Памятник намечалось выполнить в граните, однако его перевели только в бетон, что снижает впечатление о его художественных достоинствах. Имеются отступления от первоначального проекта и в исполнении постамента, в подборе материала для надписей и др.

«Сказ об Урале» входит в число лучших монументов, не смотря на то, что воплощен совсем не в том материале, в котором это мечталось его автору В.С. Зайкову. Образ находился в долгих поисках. Многое доли ваятелю поездки по краю, встречи с металлургами, машиностроителями. Так появилась композиция «Сказ об Урале». Художественный образ богатыря – молотобойца ассоциативно соединил в себе прошлое и настоящее Урала. Он поэтичен, могуч, сказочен. Памятник отлит в бетоне согласно архитектурному проекту Е.В. Александрова. Общая высота монумента – 12 метров.

Теперь попрошу вас развернуться лицом в противоположную сторону. Вашему взору откроется очень красивый вид.

Обратите, пожалуйста, внимание на здание слева, светло-зеленого цвета. Перед вами старый железнодорожный вокзал. Это здание, пожалуй, самое старое строение, оставшееся стоять на площади после уже упомянутой реконструкции, проведенной здесь в 90-е годы прошлого столетия.

В 1892 году Челябинск официально включается в число станций Самаро-Златоустовской железной дороги. Так начинается новая полоса в истории города. Пока Челябинск являлся конечной станцией, особой потребности в вокзале не было. Его функции выполнял большой деревянный барак. Однако уже в 1896 году была построена Западно-сибирская железная дорога, и тысячи людей устремились через Челябинск в Сибирь и обратно. К этому времени и относится сооружение постройки, именуемой горожанами «старым вокзалом».

Старое (1-этажное кирпичное) здание было построено и введено в эксплуатацию в конце октября 1892. В левом торце здания находились помещение дежурного по станции, телеграф, помещение для пассажиров 3-го класса и кассы, в правом – почтовое отделение, в центре – багажное отделение, рядом – зал для пассажиров 1-го и 2-го классов с рестораном и кассой. Пассажиры 4-го класса обслуживались в отдельно стоящем деревянном здании.

Расширить здание вокзала до революции не удалось. Его реконструкция и строительство второго этажа было осуществлено в 1935 году, именно тогда он обрел свой современный архитектурный облик. Пассажирам стало удобней, но площадей все равно не хватало. Вопрос этот разрешился только в 1965 году, когда рядом со «старым вокзалом» было построено новое пригородное здание.

Следующий объект нашей экскурсии находится прямо перед вами. Это новый железнодорожный вокзал города Челябинска. Обратите внимание, как существенно отличаются эти два здания, хотя функциональное их назначение по сути одно и то же.

Индивидуальный проект выполнен в институте «Киевгипротранс» авторским коллективом в составе архитекторов Л.М. Чуприна, В. Грищенко, С. Крушинского, инженерами Г. Сидамонидзе, Б. Березинского (рук. Чуприн). Строительство с 1960 осуществлял строительно-монтажный поезд №150 Южуралтрансстроя.

Площадь его залов и других помещений 16800 кв. м. Вокзал рассчитан на одновременное пребывание 4900 пассажиров, хотя фактическое число единовременного пребывания пассажиров составляет около 6 тыс. человек. Ежесуточно вокзал способен принять и обслужить до 50 тысяч человек, а высота залов ожидания достигает 16 м. По заказу ЮУЖД его Здание воплотило в себе новаторские архитекторские идеи. Оно представляет собой монументальный объем со сплошным остеклением главного фасада, с 3 полусферическими куполами и световыми фонарями, связанный с высотным зданием гостиницы. Функциональная архитектура дополнена декором витражей 2-го этажа, выполненная и установленая по проекту ленинградского художника А. Королева и В. Буканова. Решение о реконструкции вокзала было принято в 1997 году, а начиная с 1999 проводится комплексная реконструкция по проекту югославской фирмы «Nyimar Inginiring» («Неймар инжиринг»), окончание которой было намечено на 2004 год. Главный инженер проекта – директор представительства Р. Одалович, главный архитектор проекта З. Жункович, проектирование интерьеров – архитектор Т. Янкович, Ж. Олячич, П. Йович, а также С. Шумаков, Н. Адайкина, Н. Митрофанова, С. Свентицкая, А. Фитковский. В ходе реконструкции без изменения пропорций и размеров здания производились усиление конструкций, была выполнена новая наружная отделка, прежний кровельный материал заменяется медной черепицей. Реконструкция железнодорожного вокзала обошлась области и ЮУЖД в 600 миллионов рублей. В качестве отделочных материалов использовались только уральские камни 11 разновидностей гранитов и 2 разновидности мрамора: змеевик и магнезит. На здание ушло 12000 кв. м. каменных плит общим весом 500 тонн. Цветовая гамма каменной отделки представляет собой благородное сочетание зеленого, коричневого, бежевого, серого и черного цветов.

Зимний сад. Он совместил в себе сад камней (в нем собраны все разновидности природных камней, использованных в отделке вокзала) и ботанический «оазис». Здесь мирно ужились 350 экзотических растений, а кроме того настоящий ананас и живой попугай. Стоимость такого живого уголка 1,5 миллиона рублей.

Билетных касс 12. Все кассы снабжены переговорными устройствами.

У вас есть возможность сфотографироваться на фоне памятника. Теперь пройдемте к зданию пригородного вокзала.

Расположитесь, пожалуйста, полукругом, чтобы всем было видно. Обратите внимание на остекленное здание со шпилем.

Пригородная зона включает в себя целый комплекс зданий и инфраструктурных сооружений.

Центральное сооружение пригородного комплекса – сам пригородный вокзал. Это трехэтажное здание с цокольным этажом общей площадью 3300 кв. м. 31 июля на станции Челябинск состоялось торжественное открытие этого павильона. Новый павильон построен в короткие сроки и по самым современным технологиям. Он отлично оборудован: два зала ожидания на 700 человек, эскалатор, турникеты, лифт, детская площадка внутри здания, кресла и плазменные телевизоры. К услугам пассажиров два кассовых зала – в цоколе и на первом этаже. В цоколь можно попасть либо с привокзальной площади – по специальному тоннелю, либо с первого этажа вокзала. Сразу за кассами установлены турникеты системы и находятся выходы на платформы.

Стоит отметить, что здание отличает достаточно сложная форма. Снаружи стены закрывает навесной фасад. Облицовка выполнена из металла и стекла, которое различается по свойствам: звукоизоляционное, отражающее ультрафиолетовые лучи, противопожарное. При внутренней отделке строители также использовали самые современные материалы.

Строительство пригородного вокзала – это совместный проект Южно-Уральской магистрали и администрации Челябинской области. Общая стоимость пригородного комплекса составила порядка 350 миллионов. рублей. Правительство Челябинской области сделало еще один подарок ЮУЖД – новый электропоезд стоимостью 114 миллионов рублей.

Чуть повернувшись направо, вы сможете увидеть стеклянное здание синего цвета. Это торговый комплекс «Синегорье». Он представляет собой три этажа торговых площадей, предлагающих жителям и гостям города одежду, обувь и аксессуары производства России и Азии. На цокольном этаже расположены продуктовая линия, хозяйственные товары, товары для дома, бытовая техника.

В комплексе действует система видеонаблюдения за торговыми и служебными помещениями, радио и телефонная связь с центром охраны «Синегорья» и городскими службами правопорядка. Основной задачей проекта являлось композиционное решение Привокзальной площади, организация ее пространства.

Форма комплекса выполнена в виде ограненного кристалла, высота его 33 м. Под большой пирамидой – 4 этажа торгового комплекса, под малой – 3 этажа – действующий автовокзал. Смонтированные под углом в 45 градусов наружные ограждающие конструкции облицованы серебристым металлом и выполняют одновременно роль стен и кровли. Применено сквозное освещение – за счет атриума пирамид, уходящих в центр купола.

Использован изобут – серебристые панели, служащие ограждением. Объемность объекту придают оконные витражи из алюминиевых конструкций, заполненных стеклопакетами. Использовано специальное стекло, тонированная пленка.

Что же касается основных композиционныхэлементов, то о них можно сказать следующее: два атриума, четыре входные группы, три блока лестничных маршей. Фасадное остекление и диагональ линий делают здание легким и изящным.

Очередность строительства была определена без выделения пусковых, в один этап. Потребовалось комплексное решение движения транспорта и пешеходов. Особое внимание было уделено перспективному развитию улично-дорожной сети города. Комплекс находится на Привокзальной площади города Челябинска. В здании располагается действующий автовокзал. Рядом − крупнейшая автодорожная развязка города с выездом на трассы федерального значения. Отсюда начинается путешествие и знакомство с городом.

В старом Челябинске перевозка пассажиров осуществлялась грузовыми автомобилями от элеваторного рынка до других населенных пунктов. В 1951 году на месте современного драматического театра было построено деревянное здание автостанции с небольшим залом ожидания. Вместимость пассажиров довольно мала, автопарк был представлен машинами классов ГАЗ и ПАЗ. В 1965 году на улице Кыштымской был сооружен автовокзал в здании железнодорожного вокзала (южный филиал), вмещавший 500 человек. Автовокзал имел площадки для прибытия автобусов и стоянки, зал ожидания и кассовый зал, справочное бюро, камеру хранения, гостиницу, буфет и прочие помещения. Перрон автовокзала оборудован 10 платформами, обслуживающими пассажиров по 50 маршрутам и более 300 рейсов. В 1996 году значительная часть междугородних маршрутов переведена на открывший автовокзал при железнодорожном вокзале. В июне 1996 года оба вокзала были объединены в муниципальное предприятие «Челябинский автовокзал». Общая протяженность маршрутной сети составляет более 20 тысяч км. Пропускная способность объединенного автовокзала около 7 тысяч пассажиров в сутки. Ежегодно услугами автотранспорта пользуется 1,7 миллиона пассажиров.

Начало строительства март 2001 г., а окончание ноябрь 2002 г.

Я хочу предложить вам проследовать за мной до музея железнодорожной техники ЮУЖД. Там нас встретит опытный экскурсовод, который расскажет вам о находящихся в музее экспонатах. А пока мы будем идти, я расскажу немного о самом музее.

Открыт музей был 9 мая 2005 года, это филиал музея истории Южно-Уральской железной дороги. Находится недалеко от железнодорожного вокзала, как вы можете видеть. Этот музей под открытым небом, представляет собой уникальную коллекцию отечественного подвижного состава народно-хозяйственного и специального назначения, созданного и используемого в 30–60-х годах прошлого столетия. Среди них: двухосный деревянный вагон-платформа, двухосная цистерна, промышленный электровоз В-04, и другие локомотивы-тепловозы.

Экспонаты расположены на двух путях и огорожены забором. Всего в музее находится 20 экспонатов. Внутрь локомотивов не пускают. Также на территории есть вагон музей, в который можно зайти только в сопровождении работника музея.

Моя часть экскурсии, к сожалению, подошла к концу, если у вас есть вопросы, вы можете их задать.

На территории музея вам расскажут историю создания, эксплуатации представленных экспонатов, и ответят на все интересующие вопросы.

Всем спасибо за внимание, до свиданья!

**2. Методическая разработка экскурсии**

Экскурсия разработана в декабре 2009 года.

Продолжительность экскурсии – 100 минут.

Общая продолжительность экскурсии – 130 минут.

Протяженность маршрута экскурсии – 1,5 километра.

Экскурсия разработана для студентов специальности социально-культурный сервис и туризм, а так же для всех желающих, имеющих возможность свободно передвигаться на средние расстояния, так как экскурсия пешая.

Цель экскурсии: ознакомить экскурсантов с Уральской железной дорогой, в частности с местами, имеющими важное историко-культурное и бытовое значение.

Задачи экскурсии:

1. Рассказать об истории ЮУЖД и о железных дорогах в целом по России.
2. Познакомить экскурсантов с историко-культурным наследием ЮУЖД, а так же с местами бытового назначения.

*Маршрут экскурсии*: Музей истории ЮУЖД – Привокзальная площадь – Торец здания вокзала (ближний к ТК «Синегорье») – Музей железнодорожной техники ЮУЖД.

*Подтемы экскурсии*:

1. История железной дороги в России и на Урале.

2. История возникновения Привокзальной площади.

3. Современный облик Привокзальной площади.

4. Знакомство с железнодорожной техникой.

### 

### Заключение

В результате написания курсовой работы была разработана экскурсия «Челябинск железнодорожный». Основной документацией в разработанной экскурсии является: 1. Индивидуальный текст; 2. методическая разработка; 3. портфель экскурсовода.

Можно сделать вывод, что в ходе работы была поставлена цель: разработка экскурсии по выбранной тематике.

В соответствии с целью были поставлены и решены следующие задачи: изучить экскурсионные объекты города Челябинска; составить их характеристику; составить методическую разработку экскурсии; портфель экскурсовода и индивидуальный текст; изучить тематическую литературу.

Цель была достигнута путем раскрытия темы экскурсии, то есть рассказом о музеях, памятниках, архитектурных сооружениях города Челябинска, имеющих важное историко-культурное и бытовое значение.

Челябинск является городом с богатой железнодорожной историей. Об этом можно судить благодаря наличию в нашем городе памятников архитектуры, а так же монументальных памятников, музеев.

Объектом данной курсовой работы являются экскурсионные ресурсы Челябинска.

Предметом выступают экскурсионные объекты Челябинска, имеющие отношение к южно-уральским железным дорогам.

**Библиографический список**

1. Боже В.С., Шкребень Г.С. Челябинск. История моего города – Челябинск: Абрис, 2005. – 320 с.
2. Богдановский В.И. Моисеев А.П. Челябинск. – Челябинск Юж.-Ур. кн. издательство, 1996 – 300 с.
3. Вохминцев В.Я. Константиновский Л.Д. Десять путешествий по городу Челябинск. – Челябинск.: Юж.-Ур. кн. издательство, 1971 – 306 с.
4. Загребин С.И., Колпакова В.С. благодатная память народа Челябинск, 1973 – 156 с.
5. Зотов А.А. Челябинск в разных измерениях. Челябинск.: Юж.-Ур. кн. издательство, 1990.
6. Калиничев. В.П. Великий Сибирский путь. Челябинск.: 1984
7. Кудзоев О.А. Ваганов А.С. Скульптурная летопись края. – Челябинск.: Юж.-Ур. кн. издательство, 1989 – 240 с.
8. Ляпустин А.И. Челябинск. Добро пожаловать. Челябинск.: Юж.-Ур. кн. издательство, 1974
9. Лицо города. Путеводитель. Челябинск.: 2004.
10. Поливанов С.Н. Челябинск. Градостроение вчера, сегодня, завтра – Челябинск.: Юж.-Ур. кн. издательство, 1986.-250 с.
11. Третьякова Т.Н. Теория и методика экскурсионной работы
12. Энциклопедия Челябинской области. – Челябинск, 2000
13. Автограф. Челябинск-Арт.: 2005, №3
14. Вечерний Челябинск. – 6 сентября 1996
15. Вечерний Челябинск. – 23 сентября 1997
16. Вечерний Челябинск. – 15 сентября 2004
17. Челябинский рабочий. 11 мая 1994
18. Челябинский рабочий. 20 мая 1997
19. Челябинский рабочий. 21 января 2004