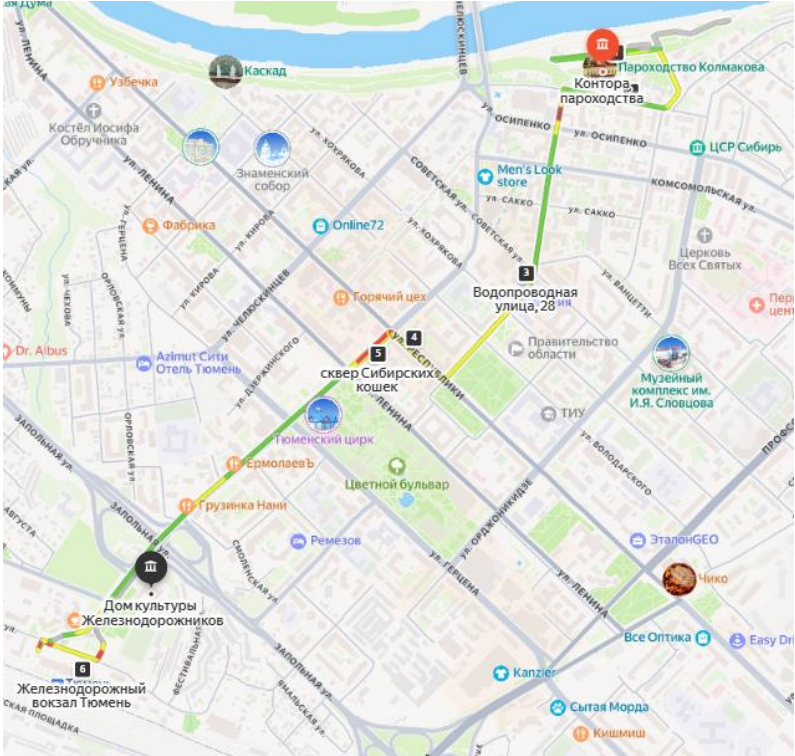


<p>Название школьного образовательного туристского маршрута</p>	<p>«Путешествие по рельсам времени» Тюмень была удостоена почетного звания «Город трудовой доблести» 20 мая 2021 года. Была разработана экскурсия, посвященный трудовому подвигу железнодорожников г Тюмени. Экскурсия начинается на набережной в районе Конторы Пароходства, затем по Масловскому взвозу поднимаемся к улице Водопроводной двигаемся в сторону ул. Республики, и едем к жд вокзалу г Тюмень. В рамках экскурсии планируется посещение железнодорожного вокзала и заканчивается экскурсия около ДК «Железнодорожник» Авторы: Кошевой Савелий, Мухатдинова Алиса, студенты ГАПОУ ТО «Тюменский техникум индустрии питания, коммерции и сервиса» Кузнецова М. С. - руководитель проекта.</p>
<p>Тип маршрута</p>	<p>Комбинированный часть на автобусе, часть пешая</p>
<p>Сложность маршрута</p>	<p>Однодневная экскурсия</p>
<p>Использование автотранспорта</p>	<p>Да, автобус туркласса</p>
<p>Расположение маршрута</p>	<p>Городская среда</p>
<p>Маршрут включает посещение музеев</p>	<p>Железнодорожный вокзал г Тюмень. Экскурсия по вокзалу</p>

Маршрут включает посещение музеев (экспозиций) или мемориальных комплексов, посвященных героям и событиям СВО	нет
Наличие памятников, посвящённых Великой Отечественной войне	Посещение сквера им Семена Пацко, Памятник железнодорожникам фронта и тыла Паровоз ФД 21-3031
Наличие мемориальных комплексов и памятных мест, посвященных увековечиванию памяти мирных жителей, погибших от рук нацистов и их пособников в годы Великой Отечественной войны	нет
Предполагаемая целевая аудитория	Обучающиеся с указанием: - возраста (от 12 до 17 лет) - средняя школа, студенты колледжей и техникумов
Описание возможностей интеграции в образовательные программы общего и/или дополнительного образования	- образовательные программы основного общего образования (предметные области по ФГОС – история); - дополнительные общеобразовательные программы (туристско-краеведческая направленности); - программы воспитания /воспитательной работы
Доступность для детей с ОВЗ и детей-инвалидов	Доступность только в составе смешанных групп Объекты показа на маршруте оборудованы в рамках программы «Доступная среда» (в городской черте)
Сезон	Круглогодично, но лучшее время для проведения осень-весна, так как есть осмотры на улице.
Продолжительность маршрута (дни, часы)	1 день
Протяженность маршрута (в километрах)	5,3 км

<p>Краткое описание маршрута</p>	<p>Контора Пароходства, далее на автобусе движемся по ул. 25-го Октября, ул Водопроводной, ул Республики и ул Первомайской до железнодорожного вокзала, посещаем железнодорожный вокзал с обзорной экскурсией, далее сквер Семена Пацко и ДК «Железнодорожник».</p> <p>Общая продолжительность экскурсии – 3 часа</p>
<p>Описание пути следования туристов (экскурсантов), нитка маршрута</p>	<p>Встреча с группой у Конторы Пароходства (набережная реки Тура). Памятник семье императора Николая 2 – Масловский взвоз – ул. 25-го Октября – ул. Водопроводная - по ходу движения автобуса рассказываем о роли купцов в появлении железнодорожного транспорта в Тюмени, внешний осмотр (без остановки) дома Андрея Ивановича Текутьева по адрес ул. Водопроводная 28, рассказ о роли А.И. Текутьева в появлении железной дороги. Далее едем вдоль Центральной площади (бывшая Базарная), где объявили о начале Великой Отечественной войны.</p> <p>Далее выезжаем по улице Республики на улицу Первомайская и едем до железнодорожного вокзала. На площади выход из автобуса, осмотр железнодорожного вокзала, после пешком движемся к скверу Семена Пацко, через сквер выходим к памятнику железнодорожникам фронта и тыла, внешний осмотр памятника «Паровоз ФД 21-3031»- окончание экскурсии</p>
<p>Крупные населенные пункты маршрута и (или) ключевые объекты (точки) маршрута</p>	<p>г. Тюмень</p>
<p>Цели маршрута</p>	<p>Цель маршрута – формирование знаний о роли железнодорожного транспорта в развитии города, в победе в Великой Отечественной войне, формирование представлений о профессиях, связанных с железнодорожным транспортом, развитие патриотизма и чувства гордости о тюменцах – железнодорожниках. Особенность экскурсии – слияние профориентационной и исторической направленности</p>
<p>Образовательные задачи маршрута</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Получение новых знаний о роли и значении железнодорожного транспорта в развитии города. 2. Актуализация знаний полученных учащимися на занятиях в рамках освоения школьных общеобразовательных программ о роли тюменцев в победе в Великой Отечественной войне. 3. Профориентационный аспект через знакомство с профессиями железнодорожников при посещении железнодорожного вокзала

	<p>(интерактивный компонент).</p> <p>Во время проведения экскурсии используются методы наблюдения, объяснения, фото и видео-фиксация, демонстрация фото материалов и сравнение с реальной образ, дискуссия, обсуждение вопросов, связанных с важностью профессии железнодорожника.</p>
<p>Программа маршрута</p>	<p>Данная экскурсия включает в себя автобусно-пешеходную часть, которая может использоваться как самостоятельный маршрут и обзорную экскурсию. По ж/д вокзалу г. Тюмени (эта часть экскурсии проводится работниками тюменского вокзала и заказывается под конкретную группу. Данная часть экскурсии носит профорientационный характер и знакомит школьников с работой вокзала как транспортного узла и профессиями, связанными с железной дорогой).</p> <p>1 часть экскурсии: продолжительность 1,5 часа, общая протяженность маршрута 5,3 км.</p> <p>Маршрут автобусно-пешеходной части экскурсии:</p> <p>Набережная реки Тура, Контора Пароходства- памятник святой Царской семье – посадка в автобус на стоянке – Масловский взвоз – ул. 25-го Октября- ул. Водопроводная (осмотр внешний дома А.И. Текутьева, ул Водопроводная д 28) - ул. Республики- ул Первомайская (осмотр внешний Сквер Сибирских кошек)- железнодорожный вокзал г Тюмень (ул. Привокзальная, 22) высадка. Далее, либо продолжение экскурсии – знакомство с железнодорожным вокзалом, либо внешний осмотр и окончание автобусной части маршрута.</p> <p>Пешком движемся в сторону сквера Семена Пацко (осмотр монумента «Молодым созидателям земли Тюменской»)- памятник Памятник железнодорожникам фронта и тыла (ул Первомайская 55), осмотр памятника «Паровоз ФД-3031» - окончание экскурсии.</p>
<p>Карта маршрута, синхронизируемая с ЯндексКарты, с возможностью показа различных объектов</p>	<p>https://clck.ru/3PKpbA</p>

	
<p>Учебно-методический комплекс (литература о маршруте)</p>	<p> https://gorod-t.info/upload/iblock/0d3/Reka_ictorii.pdf https://gorod-t.info/culture/istoriya/2193/ https://gorod-t.info/space/pamyatniki-i-pamyatnye-znaki/3433/ https://gorod-t.info/space/arkhitekturnoe-nasledie/194/ https://safe-rgs.ru/3185-nachalo-velikoy-otechestvennoy-voyny-tyumen-mobilizacionnaya.html https://gorod-t.info/culture/istoriya/4119/ https://clck.ru/3PKqdw https://gorod-t.info/culture/istoriya/5250/ https://www.prlib.ru/item/424737 https://www.prlib.ru/item/424505 https://www.prlib.ru/item/457964 https://goo.su/JbhLiUm https://goo.su/st3oavn https://goo.su/BA6zF </p>
<p>Дополнительная информация и (или) условия</p>	<p>Экскурсия по железнодорожному вокзалу г Тюмень https://tours.dzvr.ru/search/?city=10&form=0</p>
<p>Фотоматериал</p>	<p>Фотографии с подписью объектов показа, в городской или природной среды (вложение)</p>

Описание маршрута:

Остановка №1 – место начала маршрута: набережная реки Тура в районе Конторы Пароходства.

Тура для Тюмени, пожалуй, и для Сибири, это больше, чем просто водоём, больше, чем просто река. Не самая великая и полноводная, не самая широкая и глубокая, но почему-то так распорядилась История, что именно она стала тем путём, которым началось плавание по рекам всей Сибири. Именно она дала Тюмени жизнь, кормила и поила её жителей, создавала богатства Тюменских купцов, благополучие и процветание города. Самим рождением и всей своей последующей историей Тюмень обязана Туре. Не было бы реки, не было бы и города. Но она есть. Тура была первой дорогой за Урал, она привела сюда покорителей Сибири и первых поселенцев. Тихая, неспешная, неторопливая и даже, на первый взгляд, ленивая, она всегда была великой труженицей. Ежегодно Тура перевозила сотни тысяч тонн самых разных грузов. На её берегах работали знаменитые судостроительные, кожевенные и Деревообрабатывающие заводы. Менялись фамилии собственников и названия предприятий, бушевали революции и войны, приходили новые технологии, но оставалась доблесть и слава тюменских производителей, их роль в процветании края.

В 1891 году наследник цесаревич Николай Александрович совершил своё знаменитое путешествие на Восток. «Наследник цесаревич, высадившись на возвратном пути из Японии во Владивосток, исполнил волю своего августейшего родителя, положив 19 мая 1891 г. первый камень при закладке Уссурийской железной дороги»[14], дав старт началу строительства Сибирской магистрали. Дорогу начали вести одновременно с двух сторон: от Челябинска и от Владивостока. Информация о ходе строительства появлялась на страницах периодических изданий и сборников[15]. Дорога строилась долго, отдельными участками, в 1897 году железнодорожный путь дошёл до Иркутска. 17 декабря 1899 года Западно-Сибирская и Средне-Сибирская дороги объединились в Сибирскую железную дорогу – Великий Сибирский путь. Этого события долго ждали, в его практическое воплощение вложили грандиозный труд тысячи и тысячи людей.

Исторически Тюмень была важным торговым центром благодаря речному пути, но к концу XIX века этот способ доставки стал недостаточным для растущих объемов торговли. Прокладка железной дороги через Тюмень позволяла включить город в более широкие транспортные сети, что повышало его экономическое и логистическое значение.

В 1885 году железнодорожная ветка доходит до Тюмени. Именно по ней прибывает в Тюмень последний император Российской империи Николай 2 с семьей для отправки далее на север в Тобольск в ссылку. Этому событию посвящен памятник, который воздвигнут на территории женского Ильинского монастыря.

Далее мы садимся в автобус и едем по ул 25-го Октября и ул Водопроводной в сторону улицы Республики. На улице Водопроводной сохранился дом, построенный Андреем Ивановичем Текутьевым- городским головой. Именно Андрей Иванович сыграл большую роль в том, чтобы в Тюмень пришла железная дорога.

По движению автобуса рассказываем историю строительства железной дороги в Тюмени. Созданное в 1845 г. тюменское пароходство работало весьма продуктивно: уже за первые 20 лет его работы приток грузов из глубины Сибири на пристани Тюмени увеличился в 20 раз. Эти грузы предназначались для европейской России и европейских зарубежных стран. Из Тюмени они отправлялись «гузом», то есть на лошадях через Урал в Пермь, где вновь грузились на пароходы или железную дорогу. Когда приходили к пристани пароходы, Тюмень выставляла десятки тысяч подвод для перевозки грузов. Обозы шли день и ночь.

Логика жизни требовала строительства железной дороги к Тюмени - ближайшей к Уралу пристани. Первые мысли о дороге в Сибирь появились в 50-60-х гг. XIX в., а первый проект - в 1857 г. Почти четверть века кипели страсти вокруг идеи: строить - не строить?

Если строить, то куда? На Тюмень? На Курган? На Ирбит? На Тобольск? Сотни купцов из разных городов России, которые вели торговлю с Сибирью, были заинтересованы в железной дороге и ходатайствовали на всех уровнях власти о разрешении на строительство.

Один из первых проект железной дороги к Тюмени предложил генерал В.К. Рашет (1813 - 1880 г.), известный металлург, управляющий Нижнетагильским горным округом, заинтересованный в доставке сибирского хлеба на уральские заводы. Он намеревался соединить стальной колеей города Пермь и Тюмень через Нижний Тагил. Тюменским купцам проект приглянулся, за его реализацию высказались купцы глубинных сибирских городов - Томска, Красноярска. Однако правительство отвергло проект.

В 1866 г. свой проект предложил Евгений Васильевич Богданович (1829-1914 г.). Он в молодости окончил Морской кадетский корпус в Петербурге, служил на боевых кораблях Балтийского и Черного морей, но оказался подвержен морской болезни и поступил в сухопутное министерство внутренних дел в Петербурге. Между делом Богданович написал много книжек религиозно-нравственного содержания и патриотические романы о российском флоте: «Синоп» и «Наварин», которые имели успех у читателей. В 1862 г. чиновника Е.В. Богдановича посылали на усмирение крестьянского бунта в Билимбай. В 1866 г. - на усмирение голодающих рабочих уральских заводов. Во время этой командировки Богданович глубоко разобрался в экономике Урала и сопредельных территорий, послал своему министру телеграмму, где отметил, что «единственным и надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае была бы постройка железной дороги из внутренних областей в Екатеринбург и далее до Тюмени». Он составил и обосновал проект железной дороги от г. Сарапул на р. Каме через Екатеринбург до Тюмени. Тюменские купцы ознакомились с проектом, уловили его преимущества перед проектом В.К. Рашета и поддержали Богдановича. От разговоров перешли к делу и собрали деньги на проведение геодезической съемки будущей дороги - 26 тысяч рублей. Автор проекта также внес некую сумму в общий «котел». К концу того же 1866 г. изыскания на трассе дороги закончились.

На радостях 2 ноября 1867 г. тюменские купцы и Дума решили «состоящему при министерстве внутренних дел полковнику Евгению Васильевичу Богдановичу представить звание «Почетный гражданин города Тюмени». За идею и проект. Он был первым почетным гражданином Тюмени, избранным Думой. Е.В. Богданович в одной из служебных записок писал: «Ныне скромный, мало кому ведомый уголок на земном шаре - Тюмень, не нынче - завтра, с той минуты, когда у подножья ее лягут первые рельсы, превратится в яркую точку, на которую обратятся взоры всего образованного мира».

С проектом Богдановича реально конкурировал проект Любимова, предлагавшего построить железную дорогу Пермь - Екатеринбург до реки Тобол «в том пункте, от которого судоходство совершенно беспрепятственно. Линия господина Богдановича оканчивается городом Тюменью, стоящим на берегу Туры, судоходной лишь во время половодья, не более полутора месяцев в году». Линия Любимова «врезалась в глубь Сибири на 50 верст далее линии Богдановича». Это были серьезные и весомые аргументы против проекта Богдановича.

Ни Богдановича, ни тюменских купцов не устраивала перспектива оставить Тюмень в стороне от железной дороги, и они яростно бились за реализацию проекта Евгения Васильевича. Помощь пришла с неожиданной стороны. В 1874 г. министром путей сообщения России назначили вице-адмирала и генерал-адъютанта Константина

Николаевича Посьета, который почему-то поддержал проект Е.В. Богдановича и «дал ему ход». В 1880 г. император Александр II, наконец, подписал указ о строительстве железной дороги до Тюмени от Екатеринбурга.

Сквер Сибирских кошек (внешний осмотр без выхода):

Появление сквера связано с историей, которая произошла во время Великой Отечественной войны. В блокадном Ленинграде обстрелы, голод и болезни безжалостно уничтожили естественную популяцию городских и домашних кошек. Экологическое равновесие было нарушено и город подвергся нашествию крыс и мышей. Опасные грызуны питались падалью и стремительно размножались без внешних врагов. Никто не мешал крысам проникать в здания, портить остатки припасов и разносить заразные болезни. Опасные хищники добрались и до главного музея Ленинграда — Эрмитаж. Чтобы уберечь послевоенный город от нашествия полчищ хвостатых грызунов, Тюмень решила помочь очень простым образом: из города по железной дороге в Северную Венецию было решено отправить иркутских, омских и тюменских кошек.

Зимой 1944 года милиция начала сбор кошек в Тюмени. Всего за две недели город подготовил к переселению 238 котов и кошек в возрасте от полугода до пяти лет. Многие сами приносили своих любимцев на сборный пункт. Первым из добровольцев стал черно-белый кот Амур, которого хозяйка сдала лично. Домашних питомцев на сборный пункт привозили жители Ишима, Заводоуковска, Ялуторовска. В общей сложности из Сибири (Омска, Тюмени, Иркутска и других городов) было вывезено около 5000 кошек.

Железнодорожный вокзал г Тюмень: выход и осмотр

1885 год: Начало истории вокзала на ветке Екатеринбург — Тюмень Уральской горнозаводской железной дороги.

1909 год: Началось строительство Тюмень-Омской железной дороги, что способствовало развитию станции как важного узла.

1912 год: Станция «Тюмень» стала частью Транссибирской магистрали.

1974 год: Открыто новое, современное здание вокзала взамен старого, которое оказалось тесным для растущего пассажиропотока.

2003–2010 годы: Капитальная реконструкция и ремонт восточной части вокзального комплекса, расширение здания и модернизация инженерных систем.

Первый вокзал Тюмени построили в конце XIX века. Первый поезд отправился с перрона 5 декабря 1885 года. Он направился в Екатеринбург. Благодаря железной дороге и вокзалу город получил серьезный толчок в развитии. Поговаривают, что у властей были планы протянуть линию через Ишим, Шадринск или Курган, но вмешался купец Андрей Текутьев, который смог договориться с нужными людьми в Петербурге, чтобы линия прошла именно через Тюмень.

Вокзал возвели из красного кирпича и частично облицевали гранитом. Перед ним разбили привокзальную площадь с фонтаном.

— В июле 1912 года при прокладке железнодорожного водопровода близ станции Тюмень в новом товарном дворе рабочие-землекопы на дне канавы обнаружили два костяка мамонтов, причем наиболее крупные части животных: головы, бивни и зубы — имели хорошую сохранность, — пишет этнограф Петр Городцов.

Памятник Молодым Созидателям земли Тюменской, остановка 5 минут

Расположен в сквере Семена Пацко.

Монумент представляет собой устремленную ввысь стелу, на ней установлена рельефная карта Тюменской области с основными объектами строительства и освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Устремленность стелы вверх символизирует душевный порыв молодых созидателей, их энергию и самоотверженность. В центре композиции располагается скульптура из бронзы, изображающая двух юношей и

девушку, а вверху над картой красуется комсомольский значок и выполнена надпись – «Молодым созидателям земли Тюменской». На обратной стороне монумента размещены две памятные доски с перечнем всех всесоюзных и областных ударных комсомольских строек.

Композицию выполнила творческая группа ООО «ТПО Екатеринбургский художественный фонд» по эскизу директора фонда Сергея Титлинова.

В 1965 году ЦУ ВЛКСМ принял постановление «Об участии комсомольских организаций в освоении нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири полуострова Мангышлак». Комплекс работ по освоению нефтяных и газовых месторождений Тюменской области объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой № 1 и с этого времени на территорию региона съехались студенческие строительные отряды со всей страны. Сотни тысяч юношей и девушек со всех концов Советского Союза приезжали в Тюменскую область по комсомольским путевкам строить новые города, прокладывать тысячи километров трубопроводов, железных и автомобильных дорог.

23 августа 2014 года в сквере имени Семена Пацко был установлен закладной камень на котором было обозначено, что на этом месте будет установлен монумент «Молодым созидателям земли Тюменской». А в канун 100-летия рождения комсомола, 29 октября 2018 года, этот памятник был открыт. Большую роль в освещении севера и ресурсов сыграла и железная дорога, как основная транспортная артерия региона.

Памятник железнодорожникам фронта и тыла, остановка 15 минут.

Неоценимый вклад в дело Победы внесли железнодорожники Тюмени. Они не только круглосуточно обеспечивали пропуск эшелонов с войсками, техникой и эвакуированными грузами, справлялись с осмотром и ремонтом вагонов, но и создавали оружие для фронта. Тюменские железнодорожники в вагонном депо делали миномёты, отливали мины и собирали знаменитый ППШ (пистолет-пулемёт Шпагина). Из своих зарплат железнодорожники собрали и передали 107000 (в номинале 1940-х гг.) рублей на строительство эскадрильи самолётов. Десятки тысяч железнодорожников Тюмени и других регионов Свердловской железной дороги были призваны в Красную Армию. 14 железнодорожникам присвоено высокое звание Героя Советского Союза (троим – посмертно), двое стали кавалерами орденов Славы всех трех степеней. Многие защитники Отечества награждены орденами и медалями. Особого внимания заслуживает банно-дезинфекционный поезд, построенный на станции Тюмень в январе 1942 года и отправленный на фронт. На свои деньги железнодорожники за 25 дней, работая сверхурочно, построили поезд-баню, состоявший из 10 специально оборудованных вагонов.

Инициаторами создания памятника выступили ветераны Тюменского отделения Свердловской железной дороги.

Памятник создан Творческо-производственным объединением «Екатеринбургский художественный фонд» в 2014–2015 годах по заказу Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Авторы памятника: Сергей Титлинов и Александр Медведев.

Памятник «Паровоз ФД-3031» остановка 10 минут. Окончание экскурсии.

Паровоз ФД «Феликс Дзержинский» – советский магистральный грузовой паровоз производившийся Луганским паровозостроительным заводом с 1931 по 1941 год. Проектирование и постройка первого паровоза этой серии заняли рекордно короткий срок – всего 170 дней. За десять лет было построено более 3200 машин. Являлся одним из мощнейших советских серийных паровозов и имел среди них самую высокую силу тяги. В Тюмень паровоз ФД 21-3031 пригнали осенью 1941 года. Машина побывала под

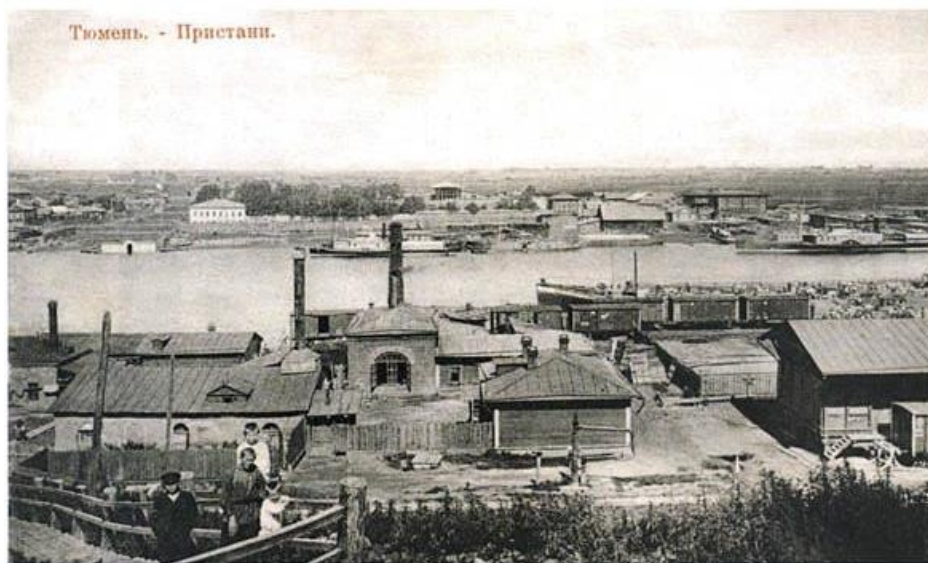
обстрелами и бомбежками, со следами вмятин, пробоин котла, полуразрушенной изоляции, вся покрытая грязью и ржавчиной. В кратчайшее время паровоз был отремонтирован и вступил в строй. По надписям определили имя героя – «Комсомольский». На щитах у дымовой коробки нарисовали красные знамёна, над которыми значилось имя паровоза-комсомольца. Впереди сверкала эмблема «КИМ» (Коммунистический интернационал молодёжи), которую сделали по спецзаказу на заводе «Строймаш». В начале 1942 года в депо организовали переподготовку машинистов для управления новой серией локомотивов, так как эти мощные паровозы все чаще и чаще начали поступать на Тюменское отделение. Для «первенца»-фронтовика № 3031 скомплектовали комсомольскую бригаду во главе со старшим машинистом Михаилом Ковязиным. Михаил с молодыми помощниками на «Феликсе Дзержинском» водил грузовые поезда почти всю войну. Они не щадили свой паровоз, заставляя его тянуть сдвоенные составы весом до 5600 тонн, растягивавшиеся более чем на километр. За ударную работу с машиной «расплачивались» своевременным ремонтом и техосмотром, на которые уходило почти всё свободное время. В 1987 году близилась круглая дата – 100-летие основания депо. Кто-то из машинистов-ветеранов ФД-3031, предложил разыскать его в запасе и водрузить на постамент в честь тех, кто когда-то водил поезда и коих уже мало осталось в живых.

Свердловское локомотивное начальство, узнав о благой задумке коллектива Тюменского депо, с готовностью откликнулось на просьбу, и к круглой дате паровоз-герой был «отозван из отставки» и появился в Тюмени. Самое активное участие в этом хлопотном деле принимал Владимир Василенко, в то время секретарь партийной организации цеха эксплуатации локомотивных бригад.

Так в июле 1987 года был установлен паровоз ФД21-3031 в память о боевом и трудовом героизме тюменских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны и в честь 100-летия локомотивного депо.

Портфель экскурсовода

комплекс пристанционных сооружений
конца XIX-начала XX вв.



Алекс. В. И. Успенский. "Виды Тюмени".
Тюмень, 2001.

Рис.14 Начало ул. Водопроводной, внизу под берегом-
тюменская водокачка, фото 1902г.

Внешний вид причала реки Тура в начале 20 века с проложенной жд веткой до станции Тура



Памятная табличка на здании станции Тура.



Памятник Святой царской семье на берегу реки Тура.



Дом Андрея Ивановича Текутьева, ул Водопродная д 28.



Сквер сибирских кошек



**Фото первого железнодорожного вокзала г. Тюмень
(источник: Тюмень до нашей эры)**



Молодым созидателям Земли Тюменской



Памятник железнодорожникам фронта и тыла



Памятник паровозу ФД 3031.