

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	2
Глава 1. Социологическое исследование по выявлению знаний истории Тобольского тракта (опрос населения)	3
Глава 2. Тобольский тракт до 1910 года	3
2.1. Возникновение Тобольского тракта	3
2.2. Путь в Сибирь	4
2.3. Ямская служба.....	7
2.4. Дорожное дело до 1910 года	8
Глава 3. Дороги Тобольской губернии после 1910 года	9
3.1. Технологии строительства дорог	9
3.2. Колясников Дмитрий Петрович	10
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	11
ЛИТЕРАТУРА	12
ПРИЛОЖЕНИЯ	
1. Опрос населения с. Булашово Тобольского р-на. Возвратные групп	13
2. Опрос населения «Что вы знаете об истории Тобольского тракта»	14
3. Фотоиллюстрации из архива школьного музея «История села Байкалово»	15
4. Фотоиллюстрации из семенного архива Репиной Н. Д. жительницы села Булашово	17
5. Некролог. Тюменская правда 28 декабря 1948 года	19
6. Современная дорога (Большая тюменская энциклопедия в 3-х т., Т 1.- Тюмень, 2004.- С. 53)	20

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проблемы. Проведенное анкетирование разновозрастного населения показало, что знания по истории строительства дорог в нашем крае недостаточны.

Древние дороги были далеки от совершенства, и поездки по ним были трудны и не безопасны. Однако наличие даже таких дорог давало человеку возможность передвижения по необъятным просторам, освоения новых земель, ведение торговых дел. Вспомните известное выражение «Via est vita» - «Дорога – это жизнь».

Наш край за время своего освоения потерпел целый ряд изменений. Менялась структура власти, хозяйственных связей, что отразилось, в свою очередь, и на развитии дорожного строительства. На основе документов Тюменской городской Думы (1910 г.) развитие дорог можно разделить на два этапа: до 1910 года и после., которые легли в основу структуры работы.

Кроме этого предки автора работы: Дмитрий Петрович Колясников и Парамон Бурдин участвовали в строительстве Тобольского тракта, что послужило стимулом для изучения темы «Дорога времени».

Цель исследования: изучение истории Тобольского тракта, биографии предков, внесших вклад в строительство дороги.

Задачи:

- Изучить историю возникновения дорог в Сибири.
- На основе источников проследить изменение Тобольского тракта со временем.
- Раскрыть вклад предков в строительство дороги и используемые ими технологии.

Методы исследования: теоретические – изучение научной, научно-популярной, справочной литературы, архивных фотоматериалов семьи и школьного музея; практические – опрос населения, анкетирование, фотосъемка.

При написании работы были использованы: журнальные и газетные статьи, художественные тексты, воспоминания очевидцев, исследования ученых-краеведов (Иванов О.В., Иваненко А.С, 1999).

Практическая значимость: пополнение архива музея теоретическим материалом по краеведению; проведение экскурсий, классных часов по этой теме.

Глава 1. Социологическое исследование по выявлению знаний истории Тобольского тракта (опрос населения)

Дорога. Что значит она в жизни людей? Мы живем в Сибири, нас отделяет тысяча километров от Центральной части России, но мы можем за несколько суток добраться до любого города, расположенного в европейской части России на машине. Дорога у нас в Тобольском районе ровная и по ней можно бесконечно путешествовать. А всегда ли было так? Как жили в прошлые века? На эти вопросы мы попытались ответить в своей исследовательской работе.

Нас заинтересовало, что знают жители села об истории строительства дороги. Провела следующие исследования: опросила людей разных возрастов: сверстников, пожилых людей и старожил села Булашово. Опросом было охвачено 30 человек, по 10 человек каждой, мной взятой группы – ровесники, люди старшего поколения и старожилы. Получены следующие результаты: 40% из всех опрошенных имеют некоторое представление об истории дороги, из них: 7 % ровесников поддержали разговор на эту тему, 13 % людей старшего поколения (до 55 лет), 20 % люди старше 55 лет (Приложение 1). Участникам анкетирования предложены вопросы (Приложение 2):

1. Что вы знаете об истории дорог?

2. Что они собой представляли?

Назовите известных людей, которые проезжали по Тобольскому тракту?

Глава 2. Тобольский тракт до 1910 года

2.1. Возникновение Тобольского тракта

Много сухопутных дорог вело в старину через Уральский хребет в Сибирь.

У Тобольского тракта своя биография. Известны два этапа развития: до 1910 года и после. Именно в этот год Тюменская городская Дума приняла решение: перенести направление Тобольского тракта с Малькова на Боркова (так ранее называли нынешнее село Борки Тюменского района). Благодаря этому историческому решению у Сибирского тракта появилось два названия и направления: Старый Тобольский тракт (он проходит через село Мальково

Тюменского района) и Новый Тобольский тракт (ранее проходил через село Борки. Позже его вынесли за пределы населенного пункта).

Строительство дороги началось в 1595 году. По царскому указу в подчинение Артемию Бабинову предоставили сорок крестьян, в обязанности которых входили расчистка и обустройство дороги, прокладка мостов через встречавшиеся на пути реки. К 1601 году тракт был промерен и имел верстовые столбы¹.

Поскольку территория Тобольской губернии осваивалась русскими с северо – западной части, там и были положены первые сухопутные дороги. Первые дороги пролегали вдоль рек, и зимой обозы передвигались по речному льду, хотя это было сопряжено с опасностью попадания людей и возов в полыньи, наледи, трещины, которые всегда бывают на реках зимой. Самая старая сухопутная дорога Тобольской губернии проходила вдоль рек Лозьвы и Тавды, а в 1597 году по указу царя Фёдора Иоанновича Бабиновская дорога была объявлена главной и единственной дорогой в Сибирь, а все остальные закрыты специальными заставами. Называлась эта дорога Сибирским трактом. Первая сухопутная дорога вдоль Тавды и Лозьвы после 1597 года превратилась в тайную. Ею пользовался, несмотря на трудности пути, разный люд, не желавший встречи с представителями властей².

От Тюмени до Тобольска было 240 вёрст. Расстояние в километрах или в вёрстах в Сибири мало что объясняет. Здесь надёжнее определить расстояние временем, необходимым для преодоления пути. Время в пути определяется неизбежными препятствиями, что ждут путника. Пути – дороги в Сибири были трудны всегда.

2.2. Путь в Сибирь

Проходила эта дорога через наши сёла Байкалово, Булашово. Много интересного связано с Тобольским трактом. Тобольск на протяжении нескольких веков являлся ссыльным городом. По Сибирскому тракту гнали людей на каторгу,

¹ - Шорохова Л. Тобольский тракт: пересечение истории. – 18.08.2010 [электронные ресурсы]. – Режим доступа: <http://www.tumentoday.ru>

² - Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области[Текст].- Тюмень: Слово, 1999.- С. 14-15.

но первым Тобольским ссыльным оказался угличский колокол. Историк Карамзин писал: «А граждан тамошних... казнили смертью, числом около двухсот; другим отрубили языки; многих заточили; большую часть вывезли в Сибирь и заселили ими город Пелым». Почти полторы сотни угличан были сосланы в Тобольск. Путь от Москвы до Тобольска они одолели пешком. Кроме того, они тащили на себе церковный колокол, в который когда - то били в набат. Он тоже был наказан : ему отбили ухо, вырвали язык (било), по пути в изгнание его секли кнутами. Масса колокола была 19 пудов 20 фунтов – около 312 кг.. В 1593 году ссыльные достигли Тобольска.. И угличане, и их колокол были первыми ссыльными в Сибирь .

В 1704 году с большими трудностями одолел Сибирскую дорогу (вдоль Тавды и Лозьвы) английский писатель Д. Дефо. Он сочинил ещё одну книгу о своём герое : «Дальнейшие приключения Робинзона Крузо, составляющие вторую и последнюю часть его жизни и захватывающие изложение его путешествий по трём частям света, написанное им самим»³.

Много интересных людей проезжало по Сибирскому тракту. Многие из них оставили воспоминания о своём пути, из которых мы узнали, что представляла дорога до 1910 года. Из архивных данных за 1623 год известно, что за год по Тобольскому тракту проехало до ста тысяч подвод, которыми правили более 20 тысяч возчиков. По нему шли солдаты, партии ссыльных, ехали путешественники...⁴

Ссылка неугодных в Сибирь начал ещё Иван Грозный, но силу закона она получила в 1649 году при царе Алексее Михайловиче, отце Петра I. При Александре I вдоль тракта были построены этапные тюрьмы согласно «Устава 1805 года». Вдоль Сибирского тракта через 50 – 60 км. пути возвели деревянные этапные помещения, где партии ссыльных ночевали, и полуэтапы – для дневного отдыха. Между Тюменью и Тобольском «этапы» были в сёлах Сазоново, Покровское, Иевлево, Бачелино, Байкалово, Кутарбитке и др. В Байкаловской этапной избе (Приложение 3,ф 1), побывали А.Н.Радищев, Короленко, А. Меньшиков, Ф.М. Достоевский. Через наше село проезжал Николай II.

³ - Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области[Текст].- Тюмень: Слово, 1999.- С. 15.

⁴ Экспедиция Тюмень-Тобольск. Живет сибирское село: история, люди, события[Текст] // Тюменская область сегодня .- 2010, 7 июля. - С. 3.

О Сибирском тракте писал в своих письмах А.П. Чехов. С трактом связаны имена путешественников и ученых: Миллера, Палласа, Гумбольдта, Гмелина, Потанина, Пржевальского и других, проследовавших по нему в разные годы

По Тобольскому тракту везли на каторгу народовольцев Михайлова, Ишутина, Худякова, революционера-демократа Чернышевского, писателей Радищева и Короленко. В начале 1821 года провели сводный батальон Семеновского полка, в 1826—27 годах – декабристов. Большими и малыми партиями шли участники польских восстаний 30-х, 40-х и 60-х гг. XIX века.

Обычно дороги исправляли перед приездом каких-нибудь представителей власти – от местного исправника до губернатора или правительственного чиновника. В остальное время дороги находились в «естественном» состоянии, о котором писал из Сибири А.П. Чехов, проехавший по самой главной Сибирской дороге:

«В продолжение всего года дорога остаётся невозможной: весной – грязь, летом – кочки, ямы и ремонт, зимой - ухабы». В письме сестре А.П.Чехов писал : «Что за убийственная дорога!.. никогда в жизни не видывал такой дороги, такого колоссального распутия и такой ужасной, запущенной дороги.»⁵.

В начале по пути от Тюмени А.П. Чехов удивлялся, что местные ямщики – ужасные сквернословы и матерщинники. Но уже с полдороги этот интеллигентный человек стал ругаться сам не хуже сибирских ямщиков. В то же время он пишет: «Я не ехал, а полоскался в грязи. Зато и ругался же я! мозг мой не мыслил, а только ругался. Замучился я до изнеможения... »

однако общее заключение А.П.Чехов о Сибирском тракте весьма уважительное:

«Тяжело ехать. Очень тяжело, но становится ещё тяжелее, как подумаешь, что это безобразная, рябая полоса земли, это чёрная оспа и есть почти единственная жила, соединяющая Европу с Сибирью! И по такой жиле в Сибирь, говорят, течёт цивилизация»⁶.

⁵ - Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Полн. собр. соч. и писем в 30-ти тт. Сочинения в 18-ти тт. Т.14. (1890-1895 гг.) [Текст]. - М., 1987. - С. 5-38.

⁶ - Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Полн. собр. соч. и писем в 30-ти тт. Сочинения в 18-ти тт. Т.15. (1890-1895 гг.) [Текст]. - М., 1987. - С. 762.

В последний путь Николай II ехал по Сибирскому тракту, останавливался он и в нашем селе Байкалово, где перепрягали шестёрку лошадей.

В своём дневнике от 14 апреля (суббота) 1918 года он писал о дороге: «День настал отличный и очень тёплый, дорога стала мягче; но всё – таки трясло сильно, ... В открытых местах было очень пыльно, а в лесах грязно»⁷.

2.3. Ямская служба

Для обслуживания дорог была устроена государственная ямская служба, организован ям и появились первые ямщики.

О происхождении слова «ям» существуют разные мнения, но наиболее вероятно, что это изменённое на русский манер татарское слово «дзем» - дорога. Появилось оно на Руси вместе с татаро-монголами в 13 веке .

Ям – станции, место для остановки на большой дороге. Обычно это была большая тёплая изба с постоянным двором, сараями для лошадей ,колодцем, погребом, кузницей... здесь меняли усталых лошадей на свежих, отдыхали проезжающие, жили ямщики с семьями и начальник их – станционный смотритель. Ямы строились через 25-30 вёрст друг от друга.

Ямщицкая работа была тяжёлая, она исполнялась во всякое время года и не только по дорогам, но и по рекам. Из-за занятости на государственной службе ямщикам некогда было по – настоящему заниматься пашнями и покосами, потому они сильно бедствовали.

Вблизи Тобольска, из дозорной книги 1623г., было построено более 130 поселений в его окрестностях, и хотя они были в основном «одnodворками», но сухопутную связь имели и с Тобольском, и многие между собой.

В 18-19 веках лошадей на станциях проезжающим запрягали «по чину» - строго расписанному царскому регламенту. Людям простого звания, купцам и титулярным советникам полагалось запрягать экипаж не более знаменитой тройки лошадей, генерал- майорам и действительным статским советникам – по десять лошадей, генерал – лейтенантам – по двенадцать, генералам – по двадцать⁸.

⁷ - Надточий Ю.С.Узники «Дома свободы» // . Тобольская Антология Памятники Отечества [Текст].- Тюмень: Книга, 2002 .- С. 116.

⁸ - Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области[Текст].-. – Тюмень: Слово, 1999.- С. 17.

2.4. Дорожное дело до 1910 года

Все дороги Тобольской губернии. В том числе Сибирский тракт, были грунтовыми и по – настоящему проезжими только зимой. В тёплое время года они представляли собой море грязи и барханы пыли.

Дорожное дело заметно оживилось в период царствования императора Николая I, которые в 1833 году самолично начертал целую сеть будущих шоссейных дорог. 24 марта 1833 года вышел закон, в котором была определена в общих чертах сеть важнейших шоссейных дорог и установлены основные правила устройства и содержания дорог в государстве.

В соответствии с этим законом, все сухопутные дороги были подразделены на пять классов: дороги главных сообщений; дороги больших сообщений; дороги обычных почтовых сообщений из губернии в губернию; дороги сельские и полевые; дороги уездных, торговых и почтовых сообщений.

Классификация дорог (по О.В. Иванову, А.С. Иваненко, 1999) сохраняла своё значение до Октябрьской революции.

Технические нормативы постройки и содержания главных дорог в этих правилах не определялись.

В Тобольской губернии дорог первого и второго класса по этой классификации не было.

Качество ямщицкой работы зависело от состояния дорог. Ремонт возлагался на местное население. Дорога, по указу царя, «должна быть чищена, очищаема от леса. Деревьев, кустарников..., должна быть широка; должна иметь мосты крепкие для противодействия воде и всякой мокроте; должна быть исправляема каждую весну». Так и старались делать, но в малонаселённой Сибири народа на ремонт дорог не хватало. Поскольку ремонт проводился в пору напряжённых и срочных крестьянских работ, то они избегали этой тяжёлой дорожной повинности.

Власти всячески способствовали заселению в первую очередь притрактовых территорий. При условии, что крестьяне будут селиться не далее версты от тракта, им давались различные льготы, но не все соблазнялись этим, опасаясь не только дорожной повинности, но и насилий во время прохождения военных команд, падение христианской морали в притрактовых сёлах.

Глава 3. Дороги Тобольской губернии после 1910 года

3.1. Технологии строительства дорог

Новый Тобольский тракт с 1910 по 1917 год строил мой далекий предок Парамон Бурдин (прадед по линии отца, который в 1922 году женился на дочери дорожного инженера) вспоминал, как тесть рассказывал, что дни и ночи приходилось пропадать на строительстве дороги. Орудия труда – ручные пилы, топоры, лопаты, вилы, орды да телеги⁹.

Напомним, что до середины восьмидесятых годов Тобольский тракт имел грунтовое покрытие. Там, где он проходил по болотистым местам, был вымощен деревянными, липовыми чурками, которые в случае необходимости легко заменялись (Приложение 3, фото 5).

В семейном архиве нашлись фотографии строительства дорог, оставленные прадедом. Как проводилось строительство дорог. Местность нашего края неровная, болотистая, испещрена мелкими речушками (Приложение 3, фото 4, 6).

Сначала проводились подготовительные работы, то есть очистки дорожной полосы от леса и кустарников, канавокопателем (а часто в ручную) выполнялось прокапывание боковых лотков. После этого выкопанный грунт с помощью утюга передвигали к оси дороги, придавая ей необходимый профиль.

В тех местах, где грунт по своему составу или по условиям местности (влажные места) не удовлетворял необходимым требованиям, грунтовая дорога должна была улучшаться различными добавками. В условиях нашей области чаще всего добавкой служил обычный песок (или глина).

В земляном полотне нарезалось крыто, грунт из которого шёл на отсыпку обочин. После этого основание крыта рыхлилось, поверх разрыхлённого грунта отсыпался песок, после чего перемешивали массу дисковой бороной с приданием дороге необходимого профиля.

После строительства грунтовых дорог рекомендовалось выполнять их регулярную утюжку. Эту работу, как правило, проводили после дождей, таяния снега и оттепелей, когда грунт утрачивал свою липкость, легко скользил вдоль

⁹ - Шешуков А.Г. Земля Байкаловская[Текст].- Тюмень, 2002.- С. 19.

ножа и утюга и хорошо уплотнялся, а не тогда, когда дорога или отдельные её места высохнут.

На болотистых местах дорогу выкладывали из липовых чурочек, высотой 30-50 см., а поверхность засыпалась грунтом. Через ручьи прокладывали деревянные трубы. Очень много силы и труда отнимало строительство мостов. Они были тоже деревянные. Перед мостами строились ледоколы¹⁰, (Приложение 3, фото 2,3).

3.2. Колясников Дмитрий Петрович

Во многом благодаря прадеду (Приложение 5, фото 1,2), занимавшему руководящие посты в дорожных органах Омской и Тюменской области, в 30-х годах началась реконструкция Тобольского тракта. В то время дорогу отводили от реки Тобол, и путь пролегал мимо деревень, многих из которых сегодня уже нет. А самое главное детище прадеда - это строительство новой трассы 44-километрового спрямления через леса и болота Иевлево – Байкалово (Приложение 3, фото 4). Надо сказать, что современная асфальтированная автострада проходит местами по дедовской дороге, местами параллельно ей.

— В 1930 году Дмитрий Петрович после окончания курсов дорожных мастеров, получив специальность техника по строительству мостов и дорог в городе Свердловске, был направлен на строительство нового участка Тобольского тракта Иевлево – Байкалово. Дорогу в 44 километра с большими трудностями прокладывали по безлюдной тайге, через болота. Работы не прекращались ни в суровые сибирские зимы, ни в летний зной. Гнус (мошкара) укусами доводил людей до неистовства. С 1935-го трудился в Тюмени. За безупречную активную работу в течении 20 лет на дорожном строительстве дед был награждён правительственными наградами: медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.» знаком «Почётный дорожник» и многочисленными почётными грамотами Уралоблдортранса и облдоротделов Омской и Тюменской областей¹¹ (Приложение 5).

¹⁰ - Воспоминания Н.Д. Репиной [текст]

¹¹ - Некролог «Д.П.Колясников» [Текст] //Тюменская правда.- 1948, 28 дек. -

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Нынешнее путешествие по Тобольскому тракту – одно удовольствие: дорожное полотно ровное, несколько полос. А когда-то она была ухабистая, труднопроходимая и как писал Чехов «дорога колоссального распутия, ужасно запущенная», но « это чёрная оспа и есть почти единственная жила, соединяющая Европу с Сибирью! И по такой жиле в Сибирь, говорят, течёт цивилизация».

После изучения материалов по теме исследования можно сделать выводы:

➤ История возникновения дорог в Сибири претерпела в своем развитии два этапа, которые сопровождались непомерным трудом и усилием народа. Тобольский тракт – это не только «адская дорога», по которым передвигались этапом ссыльные и каторжане, но и путь развития Сибири.

➤ Тобольский тракт со временем постоянно изменялся: от дороги, пролегающей вдоль рек, грунтового ухабистого тракта, дорог с деревянным покрытием до ровных асфальтированных современных трасс (Приложение 6). В настоящее время дорога – это жизнь. Наша область превратилась в важнейший экономический регион России, в котором сосредоточены предприятия ТЭК, машиностроения, динамично развивается лесопереработка, сельское хозяйство и другие отрасли¹².

➤ Изученный архивный материал, встречи с очевидцами помогли узнать о весомом вкладе семьи Тунгулиных – Колясниковых – Репиных в строительство Тобольского тракта.

➤ Что такое «Дорога» в понимании жителей нашего села? Местные жители ее называют кормилицей, потому что в селе больше становится безработных, и чтобы заработать на жизнь, занимаются придорожным сервисом¹³.

Исходя из последнего вывода, нам видится **перспектива исследования:** разработка туристского маршрута «Тобольский тракт – дорога времени»

Все начинается с дороги, говорили наши предки.

Дороги – это тоже наша история и мы ее должны знать.

¹² - ГУ ТО Управление автомобильных дорог Тюменской области. [Текст]. –Тюмень: ИПЦ «Экспресс», 2004.- .С.1.

¹³ - Дистанов П. Байкаловское сельское поселение. Свои проблемы селяне решают сообща [Текст] // Сибирское богатство.- 2010, №2 .- С.21-22.

Литература

... одного автора

1. Короленко В.Г. Сибирские рассказы и очерки [Текст].- Омское областное государственное издательство, 1949.- 264 с.

2. Шешуков А.Г. Земля Байкаловская[Текст].- Тюмень, 2002.-114 с.

... двух авторов

3. Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области[Текст].- – Тюмень: Слово, 1999.- 415 с.

Многотомные издания

4. Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Полн. собр. соч. и писем в 30-ти тт. Сочинения в 18-ти тт. Т.14-15 (1890-1895 гг.) [Текст]. - М., 1987. - С. 5-38, 762.

... под заглавием

5. Надточий Ю.С. Узники «Дома свободы» // Тобольская Антология Памятники Отечества [Текст].- Тюмень: Книга, 2002 .- 158 с.

6. Тобольский хронограф[Текст].- Омск: Омское книжное издательство, 1993.- 318с.

7. ГУ ТО Управление автомобильных дорог Тюменской области. [Текст]. – Тюмень: ИПЦ «Экспресс», 2004.- 42с.

Энциклопедии и словари

8. Большая тюменская энциклопедия в 3-х т., Т 1.- Тюмень, 2004.- 511с.

Статьи из журналов и газет

9. Дистанов П. Байкаловское сельское поселение. Свои проблемы сельяне решают сообща [Текст] // Сибирское богатство.- 2010, №2 - С. 21-22.

10. Некролог «Д.П.Колясников» [Текст] //Тюменская правда.- 1948, 28 дек.-

11. Экспедиция Тюмень-Тобольск. Живет сибирское село: история, люди, события[Текст] // Тюменская область сегодня .- 2010, 7 июля. - С. 3.

Архивные материалы

12. Музей Байкаловской средней школы [фото].- Оп. 5.- Л.10

13. Семейный архив Н.Д. Репиной [фото]

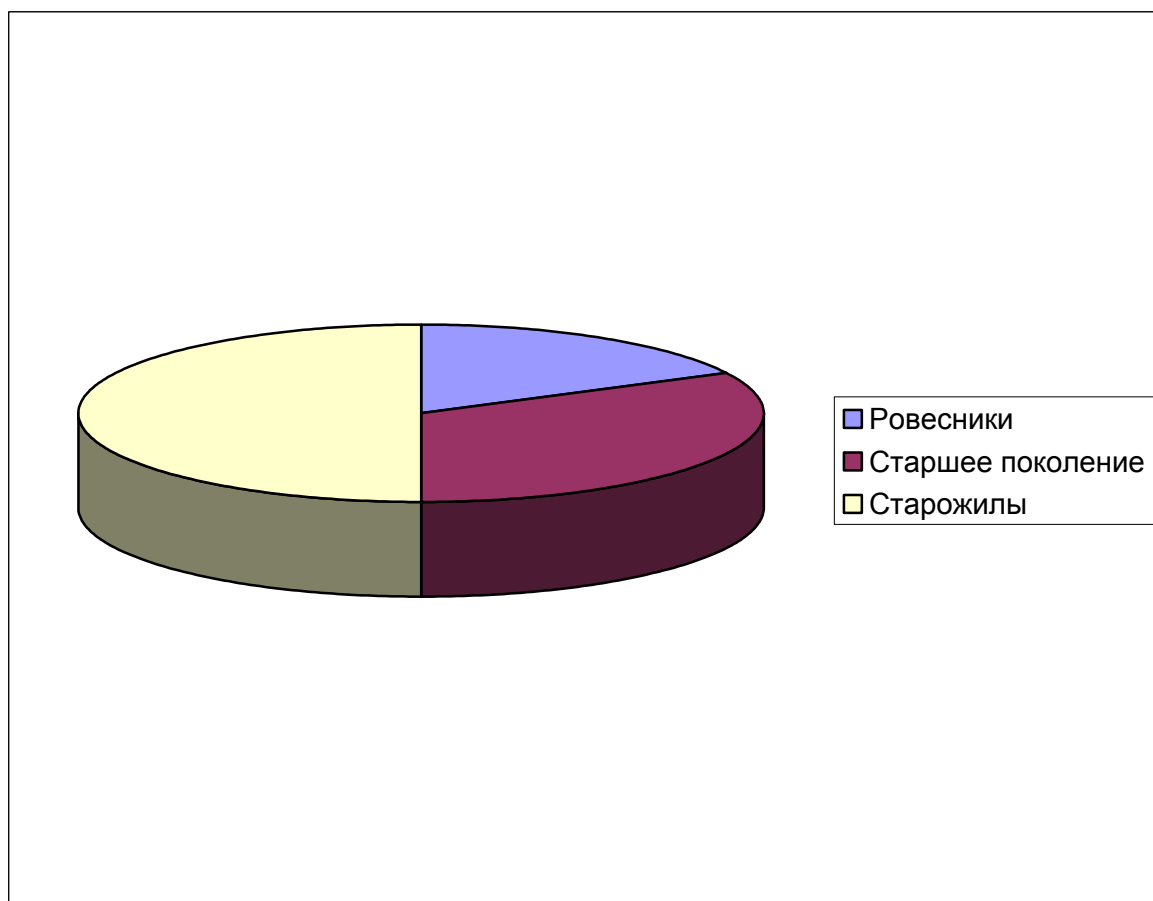
14. Воспоминания Н.Д. Репиной [текст]

Интернет-ресурсы

15. Шорохова Л. Тобольский тракт: пересечение истории. – 18.08.2010 [электронные ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tumentoday.ru>

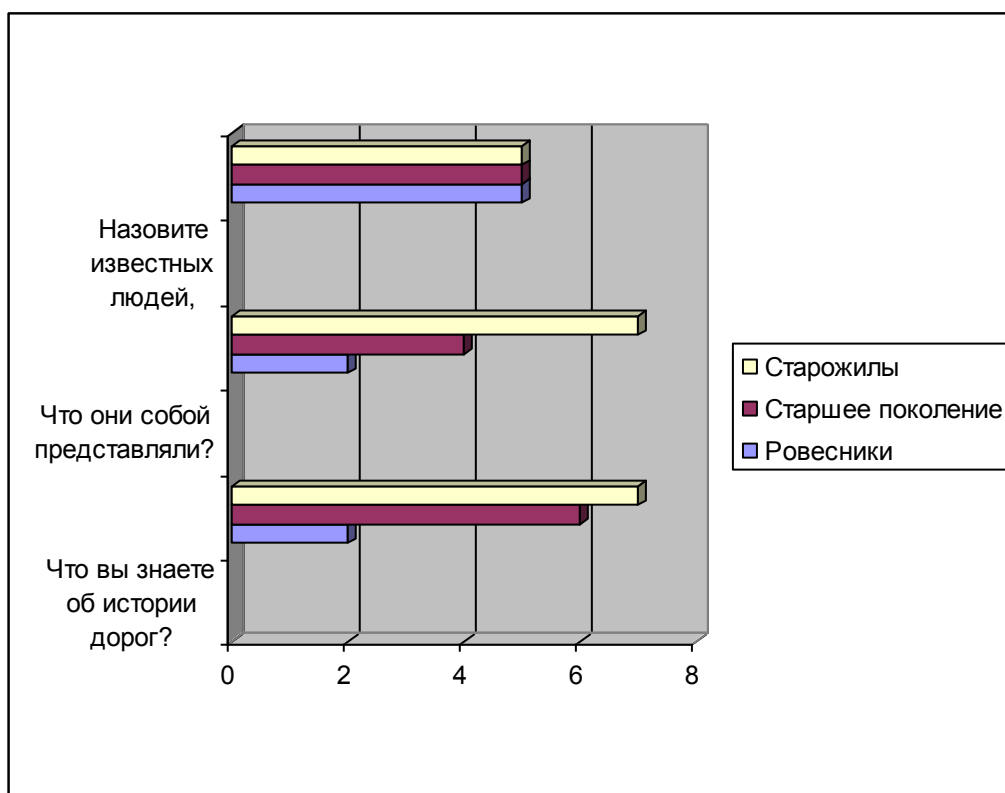
Опрос населения с. Булашово Тобольского р-на. Возвратные группы

Опрошены	Знают что-либо об истории Тобольского тракта
Ровесники	7%
Старшее поколение	13%
Старожилы	20%
Всего	40%



Опрос населения «Что вы знаете об истории Тобольского тракта»

	Ровесники	Старшее поколение	Старожилы	Всего
Опрошено	10	10	10	30
Что вы знаете об истории дорог?	2	6	7	15
Что они собой представляли?	2	4	7	13
Назовите известных людей, которые проезжали по Тобольскому тракту?	5	5	5	15



Фотоиллюстрации из архива школьного музея «История села Байкалово»



Фото 1. Этапная изба, с. Байкалово



Фото 2. Строительство моста через реку Нерда. 30-е годы.



Фото 3. Ледоколы у мостов. 1940г.



Фото 4. Строительство тракта «Иевлево - Байкалово» 1933 год



Фото 5. Укладка липовых чурок на болотистых участках дороги, 1930 г.



Фото 6. Участок карачинской дороги. 30-е годы XX века. Отведение тракта от берега Тобола. Раньше тракт проходил по деревьям, расположенным возле реки.

Фотоиллюстрации из семенного архива Репиной Н. Д. жительницы села Булашово



Фото 1. Дмитрий П. Колясников (справа). Фото 1930-х годов.



Фото 2. Профсоюзный билет Колясникова Дмитрия Петровича

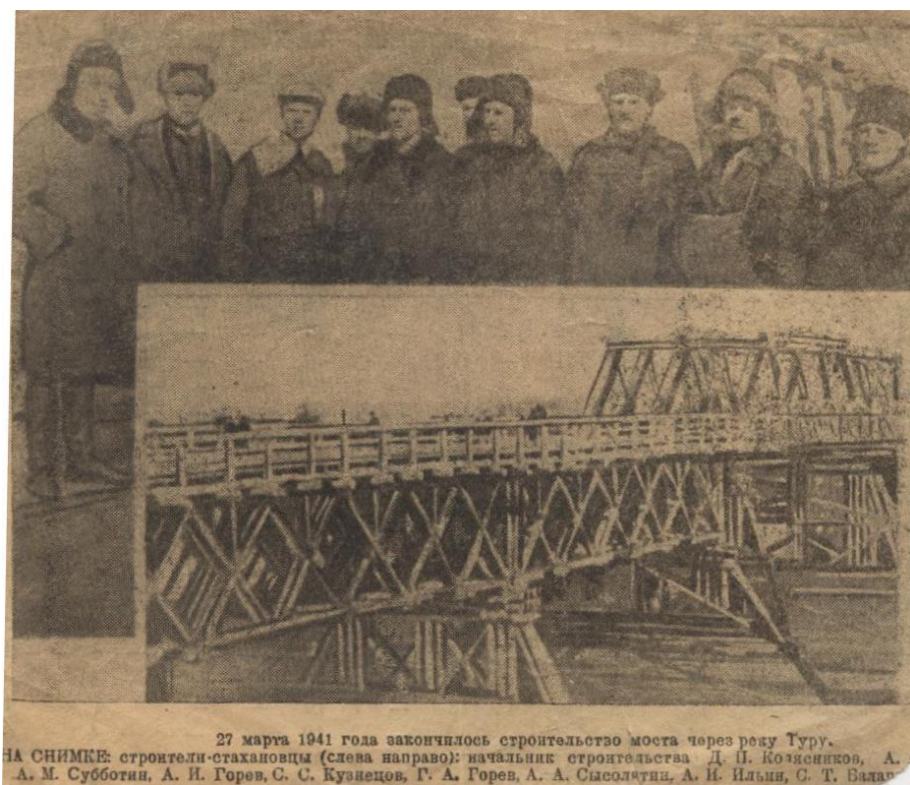


Фото 3. Строители Тюменского моста, 27 марта 1941 года (вырезка из газеты «Тюменская правда»)



Фото 4. Строители Тюменского моста 1941 года

Некролог. Тюменская правда 28 декабря 1948 года

ДЕКАБРЯ 1948 г. № 257 (1090).

Д. П. КОЛЯСНИКОВ

23 декабря 1948 г., после тяжелой и продолжительной болезни, в возрасте 45 лет, скончался старейший работник дорожного строительства Тюменской области тов. Колясников Дмитрий Петрович.

Бывший ремонтный рабочий, с ранних лет полюбивший дорожное дело, активный член добровольного общества «Автодор», тов. Колясников без отрыва от производства кончает курсы дорожных мастеров (1928 год), затем курсы дорожных техников-прорабов (1932 год) при Уралоблдортрансе и с этих пор в течение 20 лет непрерывно работает на руководящих постах в дорожных органах Омской и Тюменской областей, а с 1944 г. — заместителем заведующего облдоротделом по кадрам и бесшестименным секретарем партийной организации.

Тов. Колясникову принадлежит заслуга реконструкции Тюмень-Тобольского тракта, и в частности строительство новой трассы 44-километрового спрямления через леса и болота Невлево-Байкалово.

За безупречную активную работу на дорожном строительстве в течение 20 лет тов. Колясников награжден правительственными наградами: медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.», значком «Почетный Дорожник» и многочисленными почетными грамотами Уралоблдортранса и облдоротдела Омской и Тюменской областей.

Прекрасный товарищ, отзывчивый руководитель на производстве, труженник, тов. Колясников служил примером социалистического отношения к труду для молодых наших кадров дорожного хозяйства нашей области.

Старые дорожники Тюменской области и вновь выдвинувшаяся молодежь навсегда сохранят хорошую память о Дмитрии Петровиче Колясникове.

Мажара, Черезов, Васильев, Садоматов, Макоев, Рубин, Вихрев, Костин, Топорищев, Шилова, Бочарников, Субботин, Кашлакова, Егорличенко, Петельский, Зинюшев, Кудрявцев, Ковалев, Пуртов, Банникова, Нецветаев, Дударев, Ильин, Лежнев.

У
19
пи

Современная дорога

(Большая тюменская энциклопедия в 3-х т., Т 1.- Тюмень, 2004.- С. 53)

Ныне трактовая дорога до Байкалово обзавелась асфальтовым покрытием. И не важно, что Тобольский тракт все чаще стали называть «федеральная автодорога Тюмень – Ханты-Мансийск». Сегодня путешествие по Тобольскому тракту – одно удовольствие: дорожное полотно ровное, в несколько полос.

В 1988 г. было закончено асфальтирование старинного тракта Тюмень - Тобольск, а с 1982 г. началось строительство автомобильной дороги Тобольск - Южный Балык в Среднем Приобье Ханты-Мансийского АО. В начале 90-х гг. была построена дорога Южный Балык - Ханты-Мансийск. В 1995 г. дороге присвоен статус федеральной дороги.

Протяженность дороги на территории южной части области 520 км, по территории Ханты-Мансийского АО - 486 км, общая длина дороги -1006 км. По Тюменскому району протяженность ее 52 км, Ярковокому - 92 км, Тобольскому - 155 км, Уватскому - 221 км.