



КРД АС ТА ДА



ЯНВАРЬ 2007
Ханты-Мансийск

РЕГИОНАЛЬНЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЖУРНАЛ

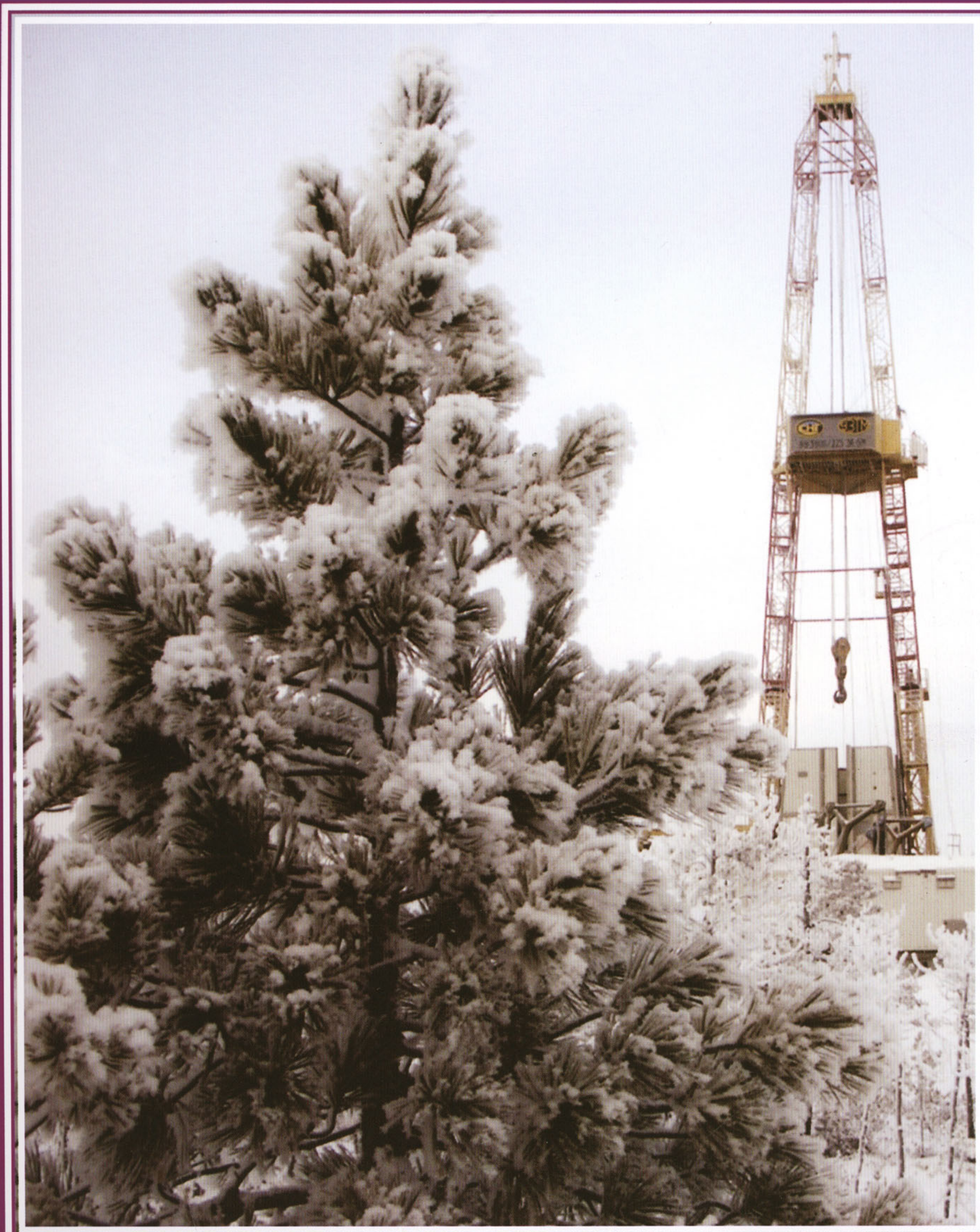
Учреждение Ханты-Мансийского
автономного округа – Югры
«Музей геологии, нефти и газа»

2007

ФОТОКОНКУРС

2008

**Приглашаем читателей нашего журнала к участию
в фотоконкурсе «МИР ВОКРУГ НАС»**



С Новым годом, буровая!

Сергей Балашов

**Фотоработы присылайте по адресу: г. Ханты-Мансийск, ул. Чехова, 11,
музей геологии, нефти и газа, с пометкой «Фотоконкурс»**

АВТОРСКИЙ ПРОЕКТ

Вениамина Марченкова,
Ольги Соляр,
Лилии Цареградской

ГЛАВНЫЕ ТЕМЫ НОМЕРА

ООО «Сургутгазпром»
отмечает 30-летний
юбилей

Юрий Важенин
и его команда

Судьбы
первопроходцев

Югра была и остаётся
нефтяной житницей

Музейные фонды
постоянно
пополняются

Полярный Урал
Эрнеста Гофмана

Творческие замыслы
поэтов и художников
претворяются в жизнь

По заказу учреждения
Ханты-Мансийского
автономного округа – Югры
«МУЗЕЙ ГЕОЛОГИИ,
НЕФТИ И ГАЗА»

ЯНВАРЬ 2007 года
Ханты-Мансийск

Ярчайшая страница в истории Югры

«Могущество российское прирастать будет Сибирью...» Эти пророческие слова выдающегося русского ученого, мыслителя и общественного деятеля Михайло Ломоносова вспоминаются всякий раз, когда мы говорим о становлении Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Но для того, чтобы богатейшие запасы месторождений черного золота и голубого топлива стали достоянием нашего государства, понадобился самоотверженный труд сотен тысяч людей разных поколений. Свою страницу в историю освоения Западной Сибири вписал и коллектив общества с ограниченной ответственностью «Сургутгазпром».

Родословная Сургутгазпрома начинается со второй половины 70-х годов XX века, когда на базе Сургутского линейно-производственного управления было создано объединение «Сургуттрансгаз». Перед малочисленным коллективом сургутских газовиков стояла непростая задача – в 1978 году ввести в эксплуатацию первую очередь трубопровода и обеспечить поставки газа на южный Урал. Таких невиданных темпов строительства практика сооружения газовых магистралей еще не знала. Для выполнения поставленной задачи необходимо было построить более 1500 километров газопроводов, соорудить шесть компрессорных станций, обустроить поселки газовиков. Строительство магистрального газопровода осложнялось и тем, что новая газовая река проходила по необжитым районам Ямало-Ненецкого, Ханты-Мансийского автономных округов, юга Тюменской области. Ее стальное русло предполагалось проложить по топким болотам, по бескрайним просторам сибирской тайги, где не ступала еще нога человека, магистраль должна была пересечь десятки озер, сотни рек и речушек, среди которых были Обь и Иртыш, Аган и Пышма, Салым и Тобол...

Строительство промышленных объектов магистрального газопровода продолжалось целых пять лет, но только в 1981 году объединение «Сургуттрансгаз» вышло на суточный уровень транспорта газа в объеме 200 миллионов кубических метров, а 25 декабря 1982 года сургутские газовики впервые рапортовали о выполнении государственного плана.

Первая пятилетка объединения «Сургуттрансгаз» была насыщена большими и важными событиями. В это время сложилась структура объединения, были построены две очереди газопровода, сформировались производственные подразделения, численность возросла до 7 тысяч человек. Это уже был энергичный и зрелый коллектив, за плечами которого остались тысячи дней и ночей поистине героического труда на газовой магистрали Уренгой – Челябинск. В прошлом осталось время невзгод, время вrastания в необъятные просторы Западной Сибири, время первых побед и первых поражений, время первых утрат и понимания значимости своего дела.

С севера на юг пересекает система магистральных газопроводов Уренгой – Челябинск Тюменскую область. Она начинается там, где долгими зимними ночами полыхают причудливые узоры северного сияния, где свирепые зимние морозы до звона сковывают землю, где кружит злая метелица, а короткое лето, словно сон или чудное виденье, полыхает невиданными красками окружающего мира.

Как и великие русские реки, русло газовой магистрали питают большие и малые источники. Уренгой, Вынгаяха, Западно-Таркосалинка, Комсомолка, Вынгапур – газ этих месторождений, сливаясь воедино, образует мощный энергетический поток, который неудержимо стремится к югу. Безбрежные просторы тундры, живописные лесные массивы Среднего Приобья, голубые блюдца озер и великие сибирские реки – все встречается на пути магистрали, все преодолевает она и дает энергию большим и малым городам России.

Газовая магистраль Уренгой – Челябинск – это бесценное ожерелье Сургутгазпрома, украшенное драгоценными алмазами 17 компрессорных станций. Каждая из них уникальна. Имеет свою историю, свои традиции, свое место на карте магистрального газопровода.

В этих исторических моментах, как в зеркале, отражается героика нашего времени, в них навечно запечатлены будни и праздники многотысячного коллектива, молодые и задорные люди, которые своей энергией, вдохновением, частицей собственной души выполнили великую миссию конца 70-х годов прошлого века.

Вениамин МАРЧЕНКОВ

Приоритеты технической политики

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Сургутские газовики известны сегодня не только в России, но и за рубежом. Приоритетную роль в производственной деятельности ООО «Сургутгазпром» занимает поставка газа с северных месторождений на индустриальный Урал и в центр России. Стабильная работа магистрального газопровода Уренгой – Челябинск – важнейшая задача коллектива.

Природный газ, поступая в систему трубопроводов Сургутгазпрома, проходит по территориям Ямало-Ненецкого, Ханты-Мансийского округов и юга Тюменской области и доставляется на предприятия Екатеринбурга, Тюмени, Челябинска и других городов России.

Рождение предприятия «Сургутгазпром» пришлось на время бурного освоения Западно-Сибирского региона. 23 февраля 1977 года был подписан приказ ВПО «Тюменгазпром» об образовании Сургутского производственного объединения по транспортировке и поставке газа – «Сургуттрансгаз», которое в 1989 году было переименовано в «Сургутгазпром».

Сегодня ООО «Сургутгазпром» – это свыше 6,1 тысячи км магистральных газопроводов и газопроводов-отводов, 1 788,5 км конденсатопродуктопроводов, 245 газоперекачивающих агрегатов, 34 компрессорных цеха, завод стабилизации газового конденсата мощностью 8 млн. тонн в год.

Рассказывает главный инженер ООО «Сургутгазпром», доктор технических наук **И.А. Иванов:**

– Тридцатилетний юбилей предприятия – замечательная веха в жизни трудового коллектива. Но это и огромный срок работы линейной части газотранспортной системы, то есть примерно 4 700 км трубопровода подходят к своему нормативному сроку эксплуатации – 33 года, и поэтому вопрос их надежной эксплуатации является одним из основных в работе нашего предприятия.

Для решения данных проблем разработан и осуществляется целый ряд программ, в том числе по реконструкции и техническому перевооружению объектов транспорта газа и компрессорных станций, ликвидации всплывших и оголенных участков магистральных газопроводов, по ремонту изоляционных покрытий магистральных газопроводов ОАО «Газпром», развитию интегрированной автоматизированной системы управления технологическими процессами ООО «Сургутгазпром».

– Каковы же перспективы коллектива в ближайшие годы?

– Перспективы развития мы связываем с одобренной постановлением правления ОАО «Газпром» в сентябре 2006 года «Комплексной программой реконструкции и технического перевооружения объектов транспорта газа, компрессорных станций и подземных хранилищ на 2007-2010 годы».

На её реализацию необходимо финансирование порядка 20 млрд. рублей. Выполнение данной и других целевых программ позволит поддержать газотранспортную систему в надежном и технически исправном состоянии и значительно снизить вероятность аварийных остановок.

Расширение газотранспортной системы возможно за счет дальней-





Сургут – город газовиков, нефтяников и энергетиков

шего освоения Заполярного месторождения: это строительство четвертого цеха Пур-Тазовской КС и участие в проекте газопровода «Алтай», который соединит месторождения Западной Сибири с Синьцзян-Уйгурским автономным районом на западе Китая и позволит поставлять 30 млрд. кубометров газа в год. В настоящее время в рамках реализации проекта проводятся предметные технико-экономические исследования маршрутов поставок, принято решение о переходе к стадии обоснования инвестиций.

Транспорт и переработка газового конденсата на Сургутском заводе стабилизации конденсата (ЗСК) – это второе значимое слагаемое Сургутгазпрома. ЗСК начал строиться 30 июля 1982 года для обеспечения квалифицированного использования газового конденсата, добываемого с валанжинских залежей Уренгойского и Ямбургского месторождений.

В настоящее время ЗСК входит в состав единого технологически увязанного комплекса предприятий ОАО «Газпром» в Тюменской области по добыче, транспортировке и переработке жидких углеводородов. В начальный период завод работал по схеме разделения поступающей по конденсатопроводу Уренгой – Сургут нефтегазоконденсатной смеси, получая широкую фракцию легких

углеводородов (ШФЛУ) и стабильный конденсат. Всё направлялось на дальнейшую переработку на другие нефтехимические предприятия.

На сегодняшний день Сургутский завод стабилизации конденсата является крупнейшим в Западно-Сибирском регионе предприятием нефтеперерабатывающего профиля с развитым производством и системой отгрузки и доставки потребителю товарной продукции, способным обеспечить Тюменскую область высококачественным моторным топливом и сжиженными газами, а предприятия нефтехимического комплекса – сырьем. В связи с этим поддержание и дальнейшее развитие Сургутского ЗСК представляет значительный интерес не только для ООО «Сургутгазпром», но и для Тюменской области в целом.

– **Многие вопросы на производстве решаются, как правило, успешно при грамотной технической политике...**

– Да, становление, стабильное и эффективное функционирование ООО «Сургутгазпром» всегда было неразрывно связано с внедрением на производственных объектах современных достижений науки и техники, передовых технологий, активным участием технических служб в научно-исследовательской и новаторской деятельности, раскрытием интеллек-



туального потенциала работников. К этому нельзя не добавить высокий профессионализм, овладение глубокими знаниями – у нас 4 доктора наук, более 30 кандидатов наук, более 30 аспирантов и соискателей.

Последние пять лет в рамках финансирования инвестиционных проектов на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ ежегодно расходуется более 60 млн. рублей.

В тесном сотрудничестве с ведущими НИИ и научно-производственными предприятиями России решаются производственные задачи, направленные на ввод новых производств и повышение их надежности. Постоянно уделяется внимание результатам научно-технического прогресса. Сургутгазпром является обладателем 41 патента на изобретения, 18 из которых имеют промышленное внедрение, 8 свидетельств на полезные модели, правообладателем 5 программ на ЭВМ и баз данных. Ежегодно в производство внедряется до 150 рационализаторских предложений.

Что касается человеческого фактора, то у нас сложились очень хорошие традиции, которые хотелось бы проецировать и на будущее. Это преемственность поколений, начиная от руководителей и по цепочке до каждого рабочего места. В добрые традиции входит, не побоюсь этого слова, любовь к своему предприятию, уважение к труду газовика, уважение к земле, на которой мы живем и работаем.

Завершая тридцатилетний рубеж своего развития, можно с уверенностью сказать: мы имеем ясные перспективы наращивания сил, повышения качества работы и увеличения объемов производства и поставок газа.

Фотографии из фонда музея истории ООО «Сургутгазпром»

Масштабные стройки плюс рекордные сроки

НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

Первое подразделение газовой промышленности СССР в Среднем Приобье было создано в 1974 году.

Им стало Нижневартовское линейно-производственное управление магистральных газопроводов.

Коллектив численностью в 60 человек обслуживал 150-километровый газопровод и выполнял важнейшую задачу – транспортировал на Сургутскую ГРЭС-1 газ с Нижневартовского газоперерабатывающего завода.

Перспективы развития коллектива, его производства в 70-е годы XX века напрямую зависели от темпов становления энергетических мощностей в Сургуте и потребностей энергетики Среднего Приобья в топливном газе. Но ориентиры работы по обслуживанию государственных районных электростанций имели незначительные масштабы. Нижневартовское ЛПУ в год транспортировало около 1 миллиарда кубических метров газа, которого было достаточно для бесперебойной работы станции. Руководил коллективом Николай Владимирович Еремин. Именно ему, выпускнику Московского института нефтяной и газовой промышленности, человеку с солидным производственным опытом, суждено было решать первые организационные вопросы создания нового производственного объединения «Сургут-трансгаз», вопросы освоения Вынгапуровского газового месторождения и строительства магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск.

Все дело в том, что уже в начале 70-х годов прошлого века остро стоял вопрос поставок газа на южный

Урал. Газовый поток с месторождений Средней Азии не мог обеспечить все потребности промышленности Челябинска и Златоуста, Магнитогорска и Миасса, и в перспективе увеличения поставок газа не предвиделось. Совет Министров СССР, Министерство газовой промышленности искали пути транспортировки газа с месторождений Тюменской области. На начальном этапе рассматривался «северный» вариант строительства магистрали, но Тюменский обком КПСС выдвинул идею строительства нового направления: Вынгапур – Сургут – Тюмень – Челябинск. Так называемый «южный» вариант строительства трассы имел ряд преимуществ. Во-первых, в эксплуатацию вводилось Вынгапуровское месторождение, которое находилось на расстоянии 1500 километров от потребителей, кроме того, намечались перспективы освоения Комсомольского, Западно-Таркосалинского, Вынгайхинского, Губкинского и других малых месторождений Среднего Приобья. Во-вторых, уже в это время на севере Тюменской области стремительно строилась железная дорога, по которой предполагалось вести комплектацию строительства материалами и оборудованием, железобетонными конструкциями и техникой. В-третьих, магистраль должна была новым коридором соединить Уренгойское месторождение с единой газотранспортной системой страны.

К слову сказать, Тюменский обком партии, отстаивая «южный» вариант строительства, защищал интересы своей территории. Ведь несмотря на то, что Тюменская область выходила на лидирующие позиции по добыче газа в Советском Союзе, газифицировать южные районы возможности не было. Ввод в строй новой магистрали позволил бы обеспечить при-





Первый начальник
Нижневартовского ЛПУ
Н.В. Еремин

родным газом важнейшие территории и города юга области.

Инициатива Тюменского обкома партии нашла поддержку в высших эшелонах власти. Сторонником «южного» варианта строительства стал Председатель Совета Министров СССР А.Н. Косыгин, который не один раз посещал Тюменскую область и детально знал проблемы нефтегазового комплекса Западной Сибири.

Но вместе с тем до начала строительства предстояло выполнить большой объем изыскательских и проектных работ, проработать стратегию строительства линейной части магистрали, компрессорных станций. В кратчайшие сроки проектные институты Министерства газовой промышленности СССР: ЮжНИИ-газ, Гипроспецгаз и Союзгаз-проект выполнили задание государственного значения – разработали проект магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск.

Надо отдать должное начальнику Нижневартовского ЛПУ Николаю Владимировичу Еремину – он старался быть в курсе предстоящего строительства и ясно понимал, что определенная часть работ первоначального периода ляжет на коллектив управления. Именно поэтому он обосновал необходимость передис-

локации Нижневартовского ЛПУ в Сургут, ведь этот город находился в непосредственной близости от места прохождения будущей газовой магистрали. Летом 1975 года в Сургуте получает прописку новый коллектив – Сургутское линейно-производственное управление магистральных газопроводов, – который впоследствии стал основой будущего объединения «Сургуттрансгаз».

В начале 1976 года состоялся XXV съезд КПСС. В резолюциях съезда большое внимание было уделено развитию нефтегазового комплекса Западной Сибири. Перед газовиками страны были поставлены задачи увеличения добычи и транспорта газа. Предполагалось, что за пятилетку этот показатель вырастет до отметки 400-435 миллиардов кубических метров. Для достижения этого результата необходимо было форсировать работы по обустройству Уренгойского и Вынгапуровского месторождений газа, по строительству новых газовых магистралей. В перечне важнейших строек значился и магистральный газопровод Уренгой – Челябинск. Строительство новой газовой магистрали планировалось вести в две очереди. Первая очередь – газопровод Вынгапур – Челябинск, вторая – Уренгой – Челябинск.

По директивным планам первую очередь магистрали намечалось ввес-

ти в эксплуатацию в третьем квартале 1978 года. Для этого необходимо было выполнить работы по строительству 1500 километров линейной части, соорудить 99 подводных переходов через большие и малые реки, пустить в эксплуатацию шесть из тринадцати компрессорных станций. Выполнение этих работ было поручено подразделениям Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности: Главсибтрубопроводострою, Главвостоктрубопроводострою, Главзападтрубопроводострою, Южгазпромострою. На строительстве были определены шесть районов, где прокладку трассы вели 34 комплексных линейных потока трестов «Сургуттрубопроводстрой», «Севертрубопроводстрой», «Приобтрубопроводстрой», «Татнефтепроводстрой», «Мосгазпроводстрой», «Уралнефтегазстрой», «Щекингазстрой», «Ленгазспецстрой», «Востокнефтепроводстрой», «Средазнефтегазстрой». Общее руководство строительством поручено Главному территориальному производственно-распорядительному управлению по Западной Сибири, которое возглавил заместитель министра строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности В.Г. Чирсков.

16 мая 1977 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири на 1977-1980 годы». Этот документ вызвал неподдельный интерес работников нефтегазового комплекса Тюменской области. Ведь в нем достаточно четко были обозначены перспективы развития отраслей, в которых к тому времени работало более 300 тысяч человек. К 1980 году в Тюменской области предстояло добывать 315 миллионов тонн нефти и 155 миллиардов кубических метров газа. Для

этого для газовиков и строителей, нефтяников и геологов Западной Сибири выделялись более 22 тысяч автомобилей, 2885 автобусов, 1540 трубоукладчиков, 2500 экскаваторов, 3175 бульдозеров. Для достижения намеченных планов в добыче и транспорте газа Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР предполагалась ускоренная разработка Уренгойского и Вынгапуровского месторождений газа, строительство 14 тысяч километров магистральных газопроводов и 96 компрессорных станций. Именно это Постановление еще раз отметило необходимость освоения нового направления в транспортировке газа: Вынгапур – Сургут – Тюмень – Челябинск.

Однако, несмотря на столь сжатые сроки строительства газовой магистрали, подрядные организации не спешили выходить на трассу будущего газопровода. Подразделения Востокнефтепроводостроя, Южгазпромостроя, Мосгазпроводостроя, Средазнефтегазостроя, Щекингазостроя, Ленгазспецостроя заняты были передислокацией своих коллективов из различных регионов страны в Западную Сибирь. А сделать это было непросто. Зачастую строительные бригады находились на значительном удалении от железных дорог, и переброска техники занимала немало сил.

– Мы строили магистраль Пунга – Выктул – Ухта, когда в конце января получили приказ на перебазировку, – вспоминает М.С. Ханеев, начальник третьего управления треста «Востокнефтепроводстрой». – Сразу двинулись в поход. Почти триста километров шли трубоукладчики с Приполярного Урала до ближайшей железнодорожной станции Агириш. И только в начале марта первые вагоны прибыли на станцию Сивыс-Ях.

Первое полугодие 1977 года практически полностью ушло на переме-

щение строительных коллективов Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности в Западную Сибирь. Однако переброска техники, людей, строительство опорных баз не решали проблему начала работ на новой магистрали. Главным тормозом были сложные условия прохождения трассы, когда 1200 километров газопровода должны пролегать по лесам, из них 992 километра – по болотистой и обводненной местности, где проведение работ возможно было только в зимнее время. Кроме того, значительно отставала комплектация строительства трубами большого диаметра. Ни железная дорога, ни речной флот не в силах были в короткий срок доставить до места строительства миллионы тонн грузов, которые обеспечили бы ритмичную работу комплексных линейных потоков.

Пожалуй, в наиболее выгодном положении находились подразделения Главсибтрубопроводостроя, которые базировались на севере Тюменской области. К лету 1977 года трест «Сургуттрубопроводстрой», например, на трассе будущей магистрали сумел создать производственные базы, освоить при этом более 12 миллионов рублей и 13 июля сварить первый стык магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск.

Глубокой осенью на газопровод было вывезено более 800 километров труб большого диаметра, 200 километров трассы были подготовлены для начала строительства, 101 километр трубы, сваренной в плети, уже ждал своего часа на трассе будущей магистрали. Все готовились к зимнему сезону с надеждой наверстать упущенное время. К этому времени производственные коллективы строителей трубопроводов выстроились на всем протяжении трассы от Вынгапура до Тюмени.



Серьезным импульсом для разветвления работ на трассе стало Постановление Совета Министров СССР от 30 ноября 1977 года «О мероприятиях по ускорению строительства газопровода Уренгой – Челябинск и обустройства Вынгапуровского месторождения». В нем была подчеркнута вся важность стройки, от которой во многом зависело выполнение директивных заданий X пятилетки.

Организационные мероприятия, проведенные во всех эшелонах власти, стали приносить конкретные результаты: в конце года строительство магистрали было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Ответственность за проведение работ была возложена на

представителей Министерства газовой промышленности, Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности, городские и районные комитеты партии. В Тюмени, в Ханты-Мансийском округе, в городах и районных центрах были созданы оперативные штабы по строительству магистрали; редакциям радио, газет, телевидения было рекомендовано регулярно освещать ход строительства в средствах массовой информации.

Сегодня с большой точностью можно описать этот процесс. Газеты 1977-1979 годов достаточно много внимания уделяли работам на магистральном газопроводе Вынгапур – Челябинск. Строительство линейной части продолжалось в течение зимнего периода 1977-1978 года. И, несмотря на большие объективные и субъективные сложности, выполнено было в рекордно короткие сроки. Ко второй половине мая подразделения Главвостоктрубопроводстроя и Главсибтрубопроводстроя закончили работы на линейной части своих участков. В это время начались испытания магистрального газопровода на участке от Вынгапуровского промысла до Оби. Но незавершенное строительство на участках Ленгазспецстроя, Щекингазстроя, Мосгазпромстроя, Средазнефтегазстроя вызывало особое беспокойство. Для завершения всех работ на трассе необходимо было проложить еще около 100 километров магистрали. Это были самые проблемные километры за все время сооружения газопровода. Уже наступила весенняя распутица. Вскрывались реки и болота, что сильно осложняло работу монтажников, землеройщиков, изоляционщиков. Приходилось строить и укреплять лежневые дороги, сварку вести не из секций, а одиночных труб.

Монтажники треста «Ленгазспецстрой» остановились на Сетовском болоте и в течение недели варили не более 30 стыков. Распутица наказывала и трест «Мосгазпроводстрой». Руководство треста заблаговременно не позаботилось о проездах, и жилой городок у станции Пыть-Ях оказался отрезанным от трассы. Срочно пришлось вертолетом перебрасывать вагончики к точке строительства и обустраиваться на новом месте для того, чтобы каждый день не перевозить людей на десятки километров.

Эпопея сооружения магистрали на участке от Оби до Иртыша затянулась на многие месяцы. Для соединения в нитку нескольких километров газопровода были использованы вертолеты, которые доставляли на место строительства трубы большого диаметра и четырехтонные пригрузки.

На одном из высоких совещаний начальник ВПО «Тюменгазпром» Е.Н. Алтунин вспоминал: «На участке Сургут – Тобльск мы потеряли значительное время. То, что зимой можно было сделать за 10 дней, нам пришлось, с применением малой авиации, выполнять в течение полутора месяцев».

Сооружение магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск стало крупнейшей стройкой второй половины 70-х годов XX века. Здесь трудилось более 40 тысяч человек. Для строительства магистрали было вывезено 2,5 миллиона тонн труб большого диаметра, 1,5 миллиона тонн железобетонных утяжелителей, огромное количество строительных материалов, техники, технологического оборудования. Только при строительстве линейной части перемещено более 90 миллионов кубических метров грунта, сварено 320 тысяч стыков, установлено 120 тысяч анкерных устройств.

На прокладке магистрали ударно трудились сварочно-монтажные бригады Героя Социалистического Труда Б. Дидука, лауреата Государственной премии В. Каленова, бригада В. Марухина, изоляционно-укладочные колонны Героя Социалистического Труда В. Цветкова, изоляционщики Р. Сабитова, Р. Колодзея, А. Слободского, бригада землеройщиков А. Жукова и многие другие известные в то время коллективы.

Трасса Вынгапур – Челябинск дала путевку в жизнь многим ценным начинаниям и ряду технических новшеств. Именно здесь впервые была применена автоматизированная установка для электронной сварки труб «Север-1». Работа комплекса позволяла значительно ускорить монтаж газовой магистрали. Чистое время сварки полного шва равнялось 3,5-4 минутам. Еще одним новшеством стало применение для балластировки газопровода свайных раскрывающихся анкеров и обетонированных в заводских условиях труб.

Позднее заместитель министра строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности В.П. Баталин вспоминал: «Одним из наиболее технологически сложных объектов, с которым мне пришлось иметь дело в качестве руководителя стройки, оказался газопровод Вынгапур – Челябинск. В нем, словно в кошмарном сне, слились все субъективные и объективные негативные факторы. Но вопреки всему мы выдержали, и задание было выполнено в установленные сроки».

Вениамин МАРЧЕНКОВ

Фотографии из фонда музея истории
ООО «Сургутгазпром»



Сургутгазпром: цифры и факты

1977-2007 ГОДЫ

9 декабря 1976 года. Издан приказ Министерства газовой промышленности об образовании объединения «Сургуттрансгаз».

10 февраля 1977 года. Приказом Министерства газовой промышленности М.К. Чумаков назначен директором объединения «Сургуттрансгаз».

23 февраля 1977 года. Приказом ВПО «Тюменгазпром» создано производственное объединение «Сургуттрансгаз».

13 июля 1977 года. Началось строительство магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск.

15 февраля 1978 года. На общем собрании объединения «Сургуттрансгаз» принят первый коллективный договор.

2 апреля 1978 года. Бригада В. Каленова сварила «красный стык» на газопроводе Вынгапур – Челябинск.

17 апреля 1978 года. Приказом по объединению «Сургуттрансгаз» созданы Ортьягунское, Приобское, Самсоновское, Туртасское, Ярковское, Богандинское линейно-производственные управления.

2 июня 1978 года. Приказом по объединению «Сургуттрансгаз» образованы Аганское, Южно-Балыкское, Демьянское, Тобольское линейно-производственные управления.

31 декабря 1978 года. Началась эксплуатация магистрального газопровода Уренгой – Челябинск.

15 июня 1979 года. Приказом по объединению «Сургуттрансгаз» образованы Губкинское, Пурпейское и Янгенетское линейно-производственные управления.

30 июля 1979 года. К исполнению обязанностей директора объединения «Сургуттрансгаз» приступил Л.Г. Рафиков.

16 мая 1980 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР группа работников объединения «Сургуттрансгаз» награждена государственными наградами. Среди них Е.И. Луговской, П.В. Микитюк, А.В. Шинкаренко, А.Н. Волков, В.Е. Грибков, П.Г. Зяблов.

23 января 1981 года. Издан приказ ВПО «Тюменгазпром» о передаче газопромыслового управления «Вынгапургаздобыча» в состав объединения «Сургуттрансгаз».

1 октября 1982 года. Издан приказ-постановление «О проведении Всесоюзной Почетной вахты в честь добычи 1 триллиона кубических метров газа в Тюменской области».

3 ноября 1982 года. В объединении «Сургуттрансгаз» прошла Почетная интернациональная вахта в честь 60-летия образования СССР.

12 апреля 1984 года. В составе объединения «Сургуттрансгаз» создан Сургутский завод стабилизации конденсата.

25 декабря 1984 года. Газовики Тюменской области вышли на рубеж в 1 миллиард кубических метров добычи газа в сутки.

14 августа 1985 года. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР большая группа работников объединения «Сургуттрансгаз» награждена медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

3 декабря 1987 года. Объединение «Сургуттрансгаз» награждено Дипломом первой степени ВДНХ СССР.

12 мая 1988 года. Сургутский ЗСК посетил Председатель Совета Министров СССР Н.И. Рыжков.

30 января 1989 года. Генеральный директор объединения «Сургуттрансгаз» Л.Г. Рафиков приступил к работе в должности заместителя министра газовой промышленности, начальника ВПО «Тюменгазпром».

28 декабря 1989 года. Вышел первый номер газеты «Газовик».

17 февраля 1993 года. Совет Министров Правительства Российской Федерации учредил Российское акционерное общество «Газпром».

1 ноября 1994 года. Генеральным директором дочернего предприятия ОАО «Газпром» – ООО «Сургутгазпром» назначен Ю.И. Важенин.

20 июля 1995 года. Сургутский ЗСК посетил Председатель Правительства России В.С. Черномырдин.

10 марта 2000 года. Сургутский ЗСК посетил Президент России В.В. Путин.

19 сентября 2000 года. Профсоюзная организация ООО «Сургутгазпром» награждена Почетным дипломом ФНПР за активную работу по защите трудовых прав и социально-экономических интересов трудящихся.

14 февраля 2002 года. Открыт музей истории ООО «Сургутгазпром».

25 июня 2003 года. В составе ООО «Сургутгазпром» создано Южно-Киняминское НГДУ.

31 января 2006 года. Сургутский ЗСК переработал 100-миллионную тонну газового конденсата.

23 февраля 2007 года. 30 лет со дня образования объединения «Сургуттрансгаз» – ООО «Сургутгазпром».

Впереди были профессионалы

ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ

Казалось бы, так давно
это было, когда
сургутские газовики начали
осваивать Тюменский Север.
Но вот начинаешь
вспоминать далекие
события, ясно видишь
лица тех первопроходцев.

Первым директором объединения «Сургуттрансгаз» в феврале 1977 года был назначен Михаил Константинович Чумаков. Сорокалетний руководитель, выпускник Ленинградского политехнического института прошел большой путь организатора газовой промышленности. До назначения на должность Чумаков работал сменным инженером Семилукского ЛПУ, с 1967 года – главным инженером, а затем и заместителем начальника Ивдельского линейно-производственного управления, начальником Комсомольского ЛПУ. Он непосредственно занимался становлением газотранспортной системы магистрали объединения «Тюментрансгаз». Именно такой руководитель, как М.К. Чумаков, мог организовать процесс создания высококвалифицированного коллектива, строительства, наладки и пуска в эксплуатацию объектов новой газовой магистрали.

Когда Чумаков прибыл в Сургут, то первое знакомство с коллективом Сургутского ЛПУ принесло разочарование. Квалифицированных специалистов было недостаточно даже для

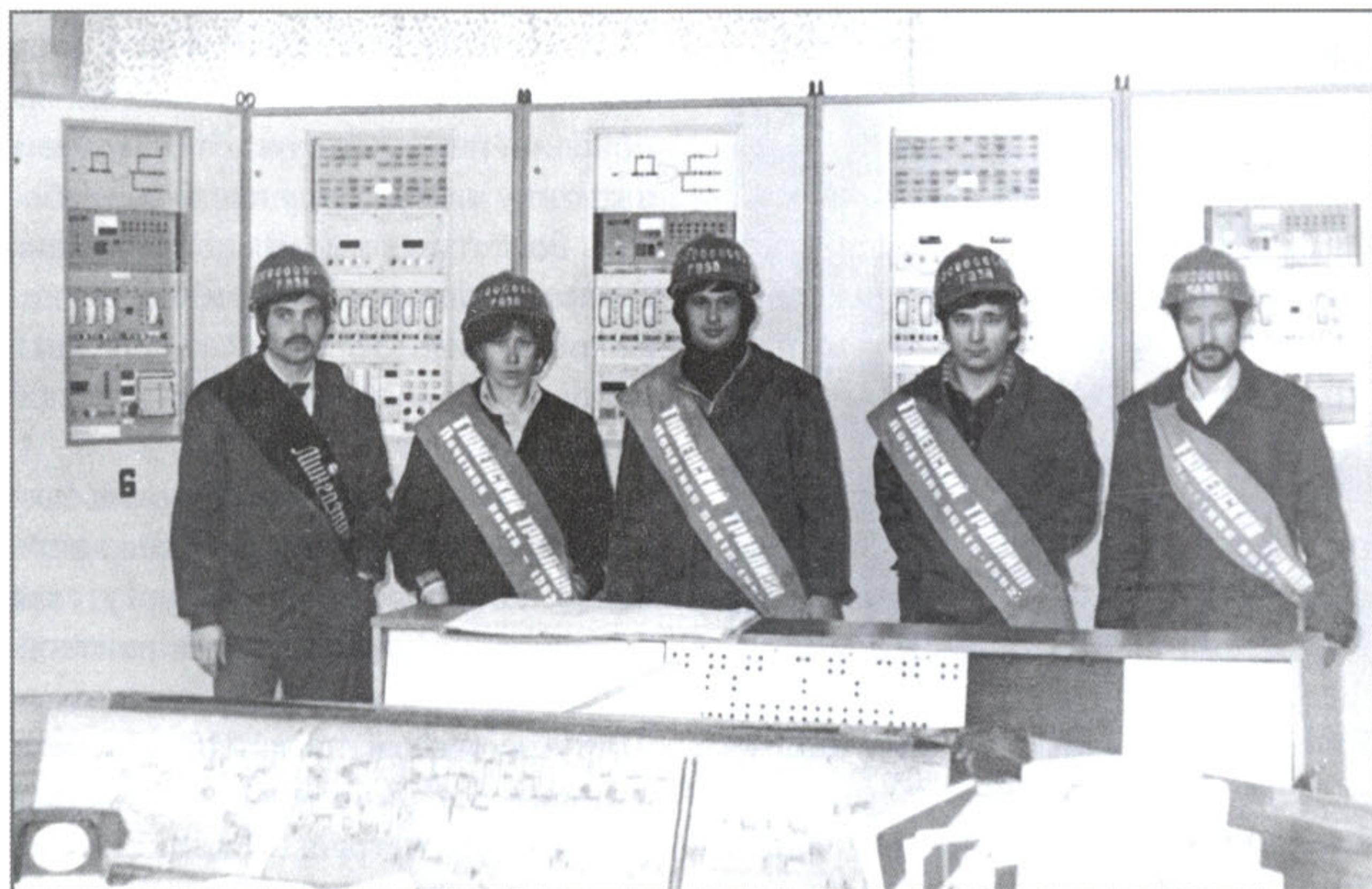
начального периода организации производства. В Сургуте – городе нефтяников и энергетиков, геологов и строителей трубопроводов – искать таких людей было бесполезно. Эти отрасли промышленности достигли пика своей славы, их работники получали достойную заработную плату, на высоте была социальная защита в коллективах, в городе шло грандиозное строительство ведомственного жилья, объектов социально-культурной сферы. Все это было тогда газовикам недоступно.

Чумаков сделал ставку на привлечение специалистов из других регионов Советского Союза и в первую очередь – из коллектива производственного объединения «Тюментрансгаз». В начале апреля 1977 года мы вместе с Л.М. Ищуком, Л.А. Лисицыным, Д.А. Абанасьяном приехали в Сургут из Комсомольского ЛПУ.

Первое штатное расписание объединения «Сургуттрансгаз» было подписано 27 апреля 1977 года. Этот документ уместился на четырех страницах стандартного формата, где 70 процентов должностей были вакантными. Из высшего руководящего звена производственного объединения «Сургуттрансгаз» к работе приступили три человека: директор – Михаил Константинович Чумаков, заместитель директора по производству Николай Владимирович Еремин и заместитель директора по рабочему снабжению Леонид Михайлович Ишук.

Тем временем продолжалось формирование коллектива объединения «Сургуттрансгаз». В мае 1977 года заместителем директора по кадрам и быту был назначен Владимир Петрович Ивашкеев, летом к работе в должности главного инженера приступил Эдуард Антонович Клиновский, осенью заместителем директора

Почетная вахта КС-6





Первый директор объединения «Сургуттрансгаз» М.К. Чумаков. 1977 год



Дни работы жаркие... 1978 год



Сложный участок трассы. 1977 год

по капитальному строительству стал Николай Иванович Шишов. Кроме того, закончилась расстановка специалистов на ключевые должности аппарата управления объединения «Сургуттрансгаз», которые заняли газовики из других объединений Министерства и работники Сургутского линейно-производственного управления, ликвидированного в мае 1977 года.

Решение кадровых проблем объединения «Сургуттрансгаз» было важнейшей задачей того времени. Предприятие, созданное для последующей эксплуатации трассы, не имело достаточного количества специалистов-газовиков, способных профессионально отслеживать все процессы строительства объектов транспорта газа и наладки оборудования.

Уже в сентябре 1977 года, выступая на пленуме Сургутского горкома КПСС, Михаил Константинович Чумаков обратил внимание присутствующих на эту проблему: «В третьем квартале 1978 года планируется ввод шести компрессорных станций. Для их обслуживания нужны специалисты, которых в Сургуте сегодня нет. Мы вынуждены приглашать их из других районов страны. Уже к началу следующего года коллектив объединения достигнет 700 человек, а к концу пятилетки у нас будет работать более двух тысяч специалистов. Для них только в Сургуте необходимо построить 55 тысяч квадратных метров жилья. А пока жилых домов у нас нет».

В 1977 году в структуру объединения «Сургуттрансгаз» входило одно подразделение – Сургутская дирекция строящихся газопроводов. Здесь же, в Сургуте, формировались и другие коллективы ВПО «Тюменгазпром», работающие на новую газовую магистраль. Была создана

контора автоводного транспорта, которую возглавил Владимир Семенович Гладун. Прописку в Сургуте получили коллективы ведомственной связи, центральной базы комплектации оборудованием, отдела рабочего снабжения газовиков, которым тоже требовалось жилье. Первоначально жилищную проблему решали путем создания временного вагон-городка и строительством первых двухэтажных брусовых домов в микрорайоне «Строитель».

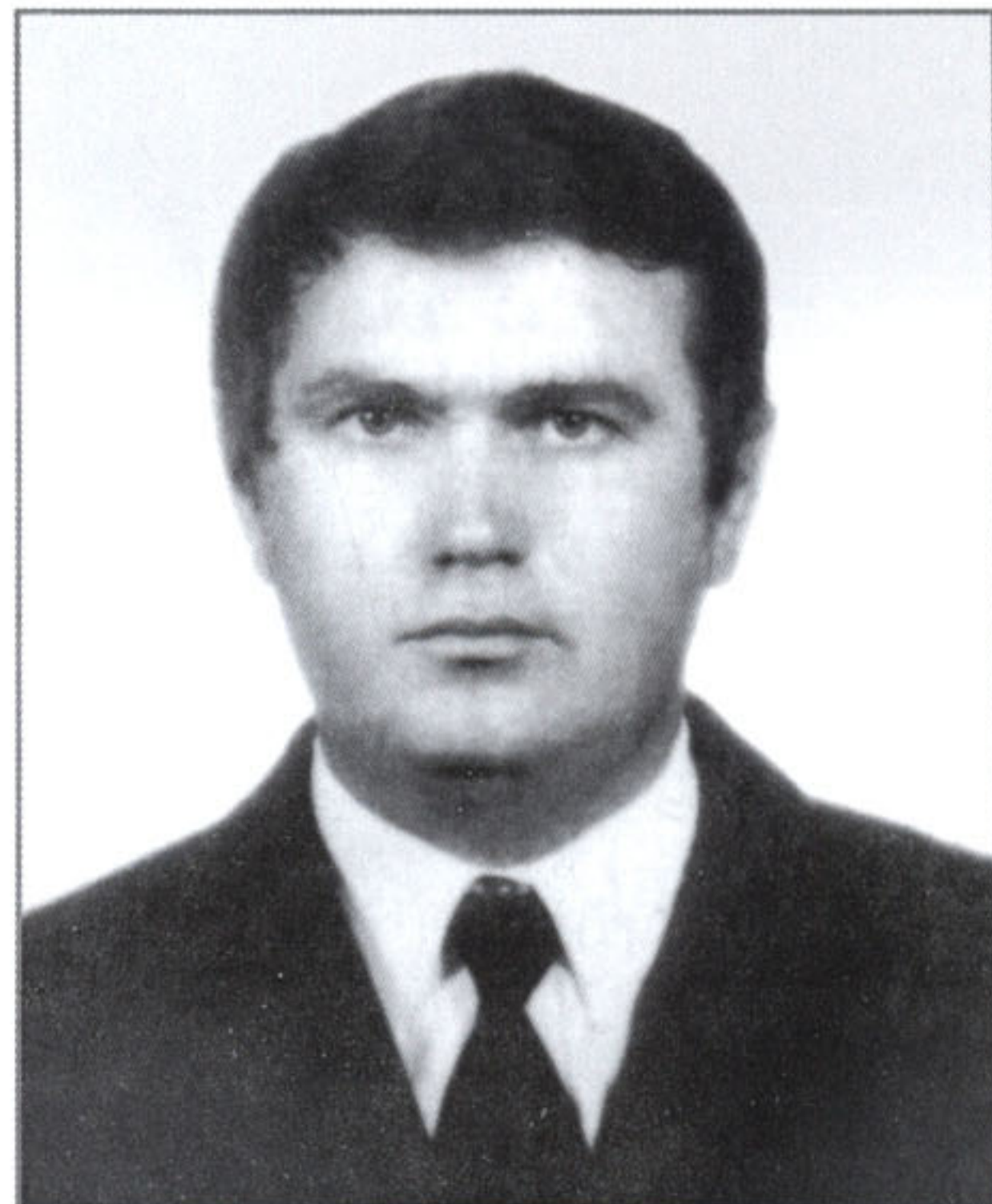
Несмотря на то, что сооружение линейной части магистрального газопровода заметно отставало от намеченного графика, осенью 1977 года на площадку первой компрессорной станции магистрального газопровода вышли подразделения треста «Сургутнефтепромстрой». Это была бригада Н.В. Шубина. Плотники, бетонщики, сварщики, арматурщики первым делом валили лес, расчищали площадку под будущее строительство, а потом занялись возведением зданий и строительством дороги до станции Когалымская, где предполагалось создать перевалочную базу для важнейших грузов: дизельного топлива, металлоконструкций, железобетонных изделий, технологического оборудования компрессорной станции. Это был первый опыт строителей по выходу в совсем не обжитые места, первый опыт организации работ, который был повторен при сооружении многих компрессорных станций северной части газопровода Уренгой – Челябинск.

В начале 1978 года стало ясно, что директивные планы по пуску в эксплуатацию шести компрессорных станций выполнены не будут. Решено было сосредоточить все усилия на строительстве Ортьягунской, Самсоновской и Ярковской КС, которые могли бы обеспечить первоначальные планы по транспорту

газа на Урал. Сооружали эти станции тресты «Сургутнефтепромстрой», «Нефтеюганскгазстрой» и «Казымгазпромстрой». К этому времени на строительных площадках были сосредоточены основные силы подрядных организаций. Выполнялись работы нулевого цикла, строились внутриплощадочные сети, общежития и блочные дома для обслуживающего персонала. Наиболее успешно продвигалось строительство Ортьягунской компрессорной.

Коллективу производственного объединения «Сургуттрансгаз» было еще далеко до выполнения своей основной задачи – эксплуатации магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск. Но вместе с тем приходилось заниматься вопросами детальной проработки проекта газопровода, в ходе строительства согласовывать его изменение, обеспечивать комплектацию оборудованием, контролировать качество строительства.

17 апреля 1978 года директор объединения М.К. Чумаков подписал приказ об образовании в системе Сургуттрансгаза первых коллективов: Ортьягунского, Приобского, Самсоновского, Туртасского, Ярковского и Богандинского ЛПУ. 2 июня подобным приказом были образованы Аганское, Южно-Балыкское, Демьянское и Тобольское управления. Вечный вопрос формирования кадрами, теперь уже линейно-производственных управлений, встал с особой остротой. На начальном этапе необходимо было направить на места строительства компрессорных станций хотя бы несколько человек, которые имели опыт и могли бы курировать работы строителей, выдавать в монтаж оборудование, подписывать объемы выполненных работ. На Ортьягунской станции был назначен начальником линейно-произ-



*Первый главный инженер
объединения «Сургуттрансгаз»
Э.А. Клиновский.
1977 год*



*Генеральный директор
объединения «Сургуттрансгаз»
Л.Г. Рафиков.
1979–1989 годы*



*Вахта окончена. Домой...
1979 год*

водственного управления Александр Алексеевич Пушкин, по существу первый профессиональный газовик на трассе газопровода Вынгапур – Челябинск. Чуть позже на КС-2 из объединения «Тюментрансгаз» прибыл Александр Олимпиевич Юрловский, из Средней Азии – Григорий Владимирович Борбачев, из Ленинграда молодой выпускник Ленинградского политехнического института Борис Егорович Брезгин. Но Ортьягунская компрессорная станция, незначительное звено в ожерелье производственных объектов магистрального газопровода Вынгапур – Челябинск, не могла решить всех проблем периода пуска. Руководству объединения предстояло думать о формировании коллективов всех без исключения линейно-производственных управлений и в первую очередь подыскать руководителей этих структур.

Начальником Самсоновского ЛПУ был назначен Иван Васильевич Бойко. В газовой промышленности он был далеко не новичком. С 1965 года трудился на различных должностях Северо-Уральского управления магистральных газопроводов, работал на магистрали Средняя Азия – Центр, и вот новое назначение – объединение «Сургуттрансгаз». Иван Васильевич Бойко обладал уникальными организаторскими способностями, это

был талантливый инженер и опытный управленец. Видимо потому и доверили ему руководить коллективом Самсоновского ЛПУ, который должен был вместе с иностранными специалистами вести строительство первого цеха, оснащенного английскими газоперекачивающими агрегатами «Коберра-182». В течение года Самсоновское ЛПУ пополнилось опытными газовиками. Сюда прибыл Рафкат Загидулин, Юлия Дидикана, Ольга Зольникова, Александр Пудовкин, Анатолий Бельский, Вячеслав Салюков, которые и составили костяк коллектива.

На пусковую Яркловскую компрессорную станцию из Белоруссии прибыл Лев Федорович Бабин, Богандинское линейно-производственное управление возглавил заместитель директора объединения «Сургуттрансгаз» Н.В. Еремин, Тобольское ЛПУ – начальник отдела объединения Валентин Иванович Портей. На этом внутренние кадровые резервы объединения «Сургуттрансгаз» закончились. Но поиск специалистов-газовиков продолжался. В это время большую роль сыграли личные связи первых работников Сургуттрансгаза. Газовые объединения европейской части страны имели значительный потенциал инженерно-технических работников. Молодые и талантли-

вые инженеры искали возможности применения своих знаний. Западная Сибирь, с ее перспективами, масштабными проектами в нефтегазовой сфере, давно привлекала их внимание. Достаточно было одному человеку обосноваться на Севере, как вслед за ним тянулись десятки квалифицированных специалистов. По рекомендации главного инженера объединения Э.А. Клиновского к нам в коллектив пришли начальник Приобского ЛПУ А.М. Кострыкин и начальник Аганского ЛПУ Н.П. Скутнев. В соответствии с «личностным фактором» эти руководители пригласили к себе Н. Кононова, В. Курасова, Б. Довбню, А. Левченко, А. Михова, с которыми были знакомы по совместной работе в объединении «Кубаньгазпром». И так, постепенно, в течение 1978 года формировался не только коллектив аппарата объединения, но и линейно-производственных управлений. В Сургут, в объединение «Сургуттрансгаз» ехали со всей страны. Начало наших коллективов положили выходцы из Татарии, Белоруссии, Башкирии, Краснодарского края, Москвы, Средней Азии, Урала. К концу 1978 года в объединении «Сургуттрансгаз» работало 1009 человек. Из них 246 – специалистов с высшим образованием, 230 – имели среднее специальное образование.

Заканчивался еще один, невероятно сложный год становления производственного объединения «Сургуттрансгаз».

*Владимир МАМЧУР,
ветеран ООО «Сургутгазпром»*

*Фотографии из фонда музея
истории ООО «Сургутгазпром»*



Молодые специалисты М.Н. Мосягин и И.А. Иванов. 1979 год



Фотография на память после очередного совещания в объединении. 1982 год



Виртуозы трассы... 1979 год

Объект особого назначения

ЛИДЕРЫ ПРОИЗВОДСТВА

Большое значение в истории производственного объединения

«Сургуттрансгаз» имеет 1984 год. В это время коллектив начинает освоение нового направления в своей деятельности.

12 апреля 1984 года приказом начальника ВПО «Тюменгазпром» в системе объединения создается Сургутский завод стабилизации конденсата.

Строительство и пуск в эксплуатацию ЗСК стали важнейшим делом сургутских газовиков во второй половине 80-х годов XX века. На начальном этапе строительства исполнение обязанностей директора было возложено на заместителя генерального директора Е.Н. Лаптева, а осенью приказом начальника ВПО «Тюменгазпром» директором ЗСК был назначен кандидат технических наук Владимир Анатольевич Астахов. Уже в апреле 1985 года сырье, добытое на Уренгойском месторождении, стало поступать в систему конденсатопровода Уренгой – Сургут, а пуск первых мощностей ЗСК состоялся в октябре этого же года.

Первоначально получали стабильный конденсат и широкую фракцию легких углеводородов. Была создана система переработки газового конденсата. На большее Госплан СССР Сургутский ЗСК и не ориентировал: 22 тысячи тонн – таков был первоначально назначенный объем. Впоследствии выяснилось, что сырье значительно богаче, чем представлялось вначале. Конденсат содержал большое количество бензиновой и дизельной фракций. Это открывало новые

горизонты и перед заводом, и перед коллективом объединения «Сургуттрансгаз». Бензиновую и дизельные фракции решено было вырабатывать на уже имеющихся мощностях. В первый пусковой комплекс входили установки для получения стабильного конденсата, факельное хозяйство, сырьевые и резервуарные парки и вспомогательные сооружения. В 1986-1987 годах на ЗСК была предпринята попытка производить на модернизированных линиях УСК-1 дизельное топливо. Попытка удалась, и производство дизельного топлива на модернизированных установках продолжалось до 1994 года, когда было решено открыть комплекс по глубокой переработке конденсата. Основным объектом комплекса стала установка моторных топлив мощностью 4 миллиона тонн, вскоре была введена в эксплуатацию установка каталитического риформинга PetroFak, которая позволила получать в год 100 тысяч тонн автомобильного бензина, и установка по облагораживанию моторных топлив ЛКС-35-64.

Сегодня Сургутский ЗСК – крупнейшее в России производство по переработке газового конденсата. Он занимает площадь более 420 гектаров, проектная мощность его составляет 13 миллионов тонн продукции в год. В ассортимент продукции входят: дизельное топливо, автомобильный бензин, авиакеросин, широкая фракция легких углеводородов, бутан, пропан, изопентан и другие составляющие переработки.

В становление ЗСК значительный вклад внесли руководители уникального производства В.А. Астахов, Х.Н. Ясавеев, П.А. Мальковский, М.Д. Чаговец, Ю.А. Протасов, И.П. Афанасьев и многие другие. И, конечно, другие ветераны этого славного коллектива.

Галина МАРЧЕНКОВА



Эпоха «генерала» Важенина

ПЕРСОНА НОМЕРА

Непростая задача –
написать статью
о генеральном директоре
ООО «Сургутгазпром»
Юрии Ивановиче Важенине.
Можно, наверное, ступить
на проторенную годами
журналистской работы тропу
и шагать по ней, отслеживая
этапы жизни нашего
«генерала», вытаскивать из
глубин творческой памяти
яркие событийные ситуации,
описывать парадную сторону
героя и восхищаться...
Пробовал. Не получается.
Не получается потому, что
неординарная личность
Важенина не вписывается
в привычные рамки
газетной публикации.

1

Первого ноября 1994 года коллектив предприятия «Сургутгазпром» испытал некоторое потрясение. Новость о том, что генеральным директором назначен Юрий Иванович Важенин, с одной стороны вызвала недоумение, с другой – неподкупную радость. Да, это назначение в коллективе воспринято было неоднозначно. Почему? Дело в том, что уже несколько месяцев обязанности генерального директора исполнял главный инженер Богдан Алексеевич Клюк. Чувствовалось, что он ожидал утверждения своей кандидатуры в высших эшелонах газпромовской власти. А тут такая потрясающая новость.

– Важенина генеральным назначили, – шептались газовики в кулуарах старого административного здания.

– Слабоват он, пожалуй, для «генерала». Опыта маловато, трассу не всю знает, от производства далек, – сетовали некоторые ветераны.

Действительно, непрофильный заместитель генерального директора Юрий Иванович Важенин еще не имел значительного веса среди производственников Сургутгазпрома. Свой профессиональный путь он начинал с должности слесаря КИПиА на Ортьягунской компрессорной станции. Потом неспешно шагал по ступеням профессиональной лестницы: старший инженер, начальник службы, заместитель начальника управления, заместитель генерального директора объединения по кадрам и быту.

Кругозор же «генерала» предполагал понимание всех процессов многогранного производства: переработки конденсата, обустройства и пуска в эксплуатацию газовых месторождений, строительства и капитального ремонта производственных объектов, структуры транспортных

предприятий и, наконец, таких направлений, как сельское хозяйство, производство мебели, обуви, заготовка и переработка древесины.

Но у Важенина было немало преимуществ: молодой, энергичный, инициативный. За три года работы ему удалось перевернуть представление о непрофильной должности заместителя по кадрам и быту и заложить основы социальной политики предприятия. Именно Важенин стоял у истоков жилищного строительства на Большой земле, на компрессорных станциях, он отстаивал интересы пенсионеров, пробивал невиданные до сих пор льготы для работников коллектива, прорабатывал стратегию летнего отдыха газовиков и членов их семей.

Немаловажно и то, что Юрий Иванович с первых дней работы в должности заместителя генерального директора стремился к публичности, открытости и демократическим принципам управления. Он охотно встречался с журналистами, его приемная превратилась в своеобразную «Мекку», куда за решением своих проблем, за помощью, за состраданием, наконец, шли ветераны войны, воины-интернационалисты, представители школ, высших учебных заведений, общественных организаций различного толка. В силу своих полномочий Важенин старался помочь, а если и отказывал, то делал это тактично, не унижая человеческого достоинства.

2

История ООО «Сургутгазпром» четко делится на четыре эпохи, которые характерны не только решением определенного круга задач, но и связаны с именами первых руководителей. Разные по характеру и внутренней энергии, по стилю управления,



*Ю.И. Важенин и архиепископ
Тобольский и Тюменский
Димитрий (вверху)*

*Ю.И. Важенин на встрече
с ветеранами войны Сургута (внизу)*

они, безусловно, оставили свой след в коллективе. Не стоит, наверное, рассматривать особенности каждого, но смело могу заверить: Юрий Иванович Важенин взял от своих предшественников все лучшее, что было наработано в годы строительства газовой магистрали, в годы становления промышленного потенциала, в смутные постперестроечные годы. В его характере, умении ладить с людьми, убеждать своих оппонентов, в его подходе к производству, решению проблем коллектива чувствуется твердость Л.Г. Рафикова, человеческая доброта Л.С. Должикова, организаторские способности Э.А. Клиновского, политическая мудрость В.П. Ивашкеева.

Это сейчас кажется, что эпоха «генерала» Важенина была простой и безмятежной. Все далеко не так. Юрий Иванович стал «генералом» в переломное время, когда проблема неплатежей захлестнула не только наш коллектив, а всю Россию. Сургутгазпромская казна оскудела быстро. Уже в начале 1995 года в коллективе не хватало средств на своевременную выплату заработной платы, на финансирование социальных программ, поддержание в нормальном состоянии объектов транспорта газа, на ведение приоритетного строительства и ввод новых мощностей. Российские потребители рассчитывались неохотно – двенадцать процентов от стоимости газа – и будь здоров! Живи на эти деньги! Плати налоги, заработную плату, развивай производство, вкладывая средства в убыточные структуры...

Надо было видеть нашего «генерала» в эти дни. Он, как никто другой, понимал всю трагичность сложившейся ситуации, нес высочайшую ответственность за судьбы тысяч людей, за производство, за те обязательства, которые гарантировал коллективный договор Сургутгазпрома. В силу своего характера и положения Важенин старался, если не решить, то хотя бы сгладить существующие проблемы. Его трудно было застать в кабинете. В течение дня он мог находиться в различных точках трассы Уренгой – Челябинск: на обустройстве нового Западно-Таркосалинского месторождения, в Ноябрьске, на компрессорных станциях. Нередко такие поездки завершались перелетом в Москву, в РАО «Газпром», где необходимо было решить тот или иной вопрос: выбить деньги для коллектива, доказать необходимость вложения средств в развитие той или иной структуры Сургутгазпрома. А утром снова



в Сургут, на трассу, в структурные коллективы предприятия.

Энергии Важенина хватало на все. Он умело, как политик с большим стажем, мог погасить конфликтную ситуацию на производстве, как мудрый аналитик – спрогнозировать будущее, как талантливый инженер – найти решение производственной задачи. Но этого было мало. Газовики задыхались без денег, и никакая энергия «генерала», никакие финансовые схемы, взаимозачеты, бартер не могли наполнить казну «живыми деньгами».

Особой остроты ситуация достигла в 1996 году. Еще в начале года газовики стали высказывать свое недовольство задержками в выплате заработной платы.

– Скажите, Юрий Иванович, где наши деньги? – напрямую задавали вопрос генералу участники конференции трудовых коллективов.

– Здесь они, – не терялся генеральный директор и похлопывал по проекту коллективного договора на новый год. – Этот документ тянет на двухмесячный фонд заработной платы всего коллектива. Он защищает старых, малых и больных. Он позволит вам в этом году вылететь в льготный отпуск, построить на Большой земле сотни квартир, поправить свое здоровье в санаториях. Вот где наши деньги. Мы обустроиваем промысел,

мы развиваем ЗСК, строим Карасульскую компрессорную станцию, ведем реконструкцию трассы. Карман-то у нас один – он не бездонный!

И дальше, уже в неофициальном выступлении, Важенин анализировал финансовое состояние Сургутгазпрома, рассказывал о перспективах коллектива, о его, «генеральских», проблемах. Зал замирал. И ясно было, что каждый участник конференции невольно прикасался к той ответственности, которую несет на своих плечах генеральный директор.

– Если я вас не убедил, готов выслушать каждого, готов выполнить решение конференции, – уверенно закончил свою речь перед участниками Важенин.

Охотников спорить с ним не находилось. Единогласно приняли решение, поддерживая «генерала», подготовили обращение о сложном положении газовой отрасли в адрес РАО «Газпром», Государственной Думы, Правительства и президента России. Таких обращений в 90-е годы прошлого столетия газовики написали не один десяток. Ясно было каждому, что решить проблемы коллектива они не смогут, но в определенной ситуации сыграют свою роль.

Как ни странно, авторитет Юрия Ивановича Важенина в эпоху безденежья значительно вырос. А дело все в том, что генеральный директор ни

*Президент России Владимир Путин
во время поездки на Сургутский завод
стабилизации конденсата.
2000 год*



Ю.И. Важенин и заместитель
генерального директора
ООО «Сургутгазпром»
Ф.С. Бурганов (вверху)

На пусковом объекте (внизу)

разу не нарушил данного им слова, не отступил от тех обязательств, которые закреплены были в коллективном договоре. Можно только удивляться, где находил генерал необходимые средства, какие придумывал схемы, как заставлял работать подрядчиков, но из года в год сургутские газовики наращивали производство, строили жилье, пользовались внушительным пакетом социальных гарантий.

3

В середине 90-х годов XX века акции протеста, забастовки в нашей стране стали делом привычным. Бастовали шахтеры и нефтяники, недовольство политикой президента высказывали учителя и врачи, на улицы городов выходили транспортники и работники коммунальных служб. И только газовики продолжали работать. Не один раз трудовые коллективы Сургутгазпрома готовились и проводили акции протеста. Важенин и сам не прочь был стать в ряды протестующих, но он понимал, что остановить подачу газа невозможно, что газовая промышленность, работа таких коллективов, как наш, оставляют надежду на изменение ситуации к лучшему.

— Акции протеста проводите, — говорил он, — но производство должно работать!

Даже в самое трудное время, когда заработную плату не выдавали по шесть месяцев, когда в коллективах разуверились в действенности различных обращений, результативности публичных выступлений и газовики, предпринимая крайние меры, готовились перекрыть подачу газа с Вынгапуровского месторождения, все обошлось.

Декабрь 1996 года, наверное, был самым тревожным месяцем в «генеральской» практике Юрия Ивановича Важенина.

Сегодня уже трудно в хронологическом порядке выстроить событийный ряд того времени. Но до сих пор на уровне подсознания чувствую атмосферу безысходности, которая царила в коллективе газовиков. Помню, как в очередь за отпускными, за заработной платой на третьем этаже административного здания выстраивались сотни работников Сургутгазпрома, а Важенин, словно «сквозь строй», проходил к своему рабочему кабинету. И все же в этой критической ситуации его не упрекали — практически каждый работник понимал, через какие унижения должен пройти наш «генерал», прежде чем выбить у руководителей Газпрома необходимую сумму денег.

Кредит доверия к власти и руководству РАО «Газпром» в коллективе сургутских газовиков был исчерпан, и они начали готовиться к забастовке под эгидой профсоюзного комитета, председателем которого В.П. Ивашкеев, как старый политик и опытный стратег, старался до тонкостей блюсти букву Закона. Естественно, что Важенин знал о намерениях профсоюза. Ведь не один уже раз союз Ивашкеева и Важенина разрешал проблемные ситуации, и они всегда находили единственно верное решение.

В середине декабря профсоюзный комитет предприятия «Сургутгазпром» обратился с открытым письмом к газовикам всей России. Это обращение вызвало эффект разорвавшейся бомбы. Сургутские газовики уже не просили подачек, не напоминали о своей роли в экономике государства, не акцентировали внимание на внутренних проблемах коллектива — они обвиняли руководство РАО «Газпром» во лжи, некомпетентности, в наплевательском отношении к отрасли и призывали к проведению предупредительной забастовки.

К требованиям профсоюзного комитета предприятия «Сургутгазпром» присоединились газовики Краснодара, Астрахани, Поволжья, Ямала, Севергазпрома, Тюментрансгаза.

— Давайте, мужики, поможем нашим «генералам», — обзванивал своих коллег Владимир Петрович Ивашкеев. — Может, сейчас по голове схлопочем, но в будущем спасибо нам скажут.

Наконец-то дошло. Рем Иванович Вяхирев, председатель правления РАО «Газпром», на селекторном совещании устроил разнос «генералам» и, используя свой административный ресурс, давил на Важенина.

— Кто такой Ивашкеев, чтобы ноги его в Газпроме не было...

А Ивашкеев сидел на Вынгапуре. Сидел не один — с командой, которая в любую секунду могла приостановить подачу газа в магистральный газопровод.

Надо отдать должное и руководству Газпрома, и Юрию Ивановичу Важенину, и другим «генералам» отрасли, которые в этот момент не рубили с плеча. Они сумели оценить обстановку, найти компромисс и погасить искры зарождающегося конфликта.

События памятного 1996 года видятся переломным моментом в новой истории газовой промышленности, в отношении ОАО «Газпром» к своим «дочкам». Тогда начался длительный процесс нормализации проблем с выплатой заработной платы, который завершился обвалом рубля в августе 1998 года.

Так начинал свой путь «генеральства» Юрий Иванович Важенин. Это уже потом, в благополучные для Сургутгазпрома годы, к нему пришло общественное признание. Ему вручают престижную международную награду «Факел Бирмингема», Важенин становится лауреатом премии РАО «Газпром». Наш коллектив призна-



ется лучшим среди предприятий топливно-энергетического комплекса, он занимает призовые места на выставках различного уровня. И все это потому, что даже в самые трудные в финансовом отношении годы, во время политической нестабильности в стране энергия Юрия Ивановича Важенина была направлена на развитие промышленного потенциала ООО «Сургутгазпром».

При всей своей занятости Важенин не замыкается на производстве. Кажется, что ему до всего есть дело. Как человек большой духовной культуры, он активно поддерживает возрождение православных традиций, вкладывает ередства в строительство храмов, в реставрацию памятников истории, в выпуск уникальных литературных изданий. Как человек высокой гражданской ответственности — помогает ветеранам войны и участникам боевых действий, всемерно содействует поисковым отрядам, вникает в проблемы молодежи.

Сегодня личность Ю.И. Важенина известна далеко за пределами Сургута. Его уважают в округе, области, но, наверное, главное достижение — это глубокое уважение в своем коллективе.

*Вениамин МАРЧЕНКОВ,
директор музея истории
ООО «Сургутгазпром»*

*Фотографии из фондов музея
истории ООО «Сургутгазпром»*

*Ю.И. Важенин
и председатель профкома
ООО «Сургутгазпром»
В.П. Ивашкеев*

О чём писала сургутская газета «К победе коммунизма»

ХРОНИКА СОБЫТИЙ: 1977 ГОД

3 СЕНТЯБРЯ 1977 ГОДА

Новая профессия Сургута

В нынешней пятилетке Сургут становится не только городом нефтяников, геологов, речников и строителей, но и газовиков. Разворачивается строительство крупнейших газовых магистралей из труб большого диаметра с мощными газоперкачивающими станциями от месторождений Уренгоя и Вынгапура.

Тысячами километров измеряется путь энергетического и химического сырья, освобожденного человеком из глубин земли, до заводов и электростанций крупных промышленных районов Урала и центра нашей страны.

Вся страна участвует в строительстве крупнейшего газопровода Комсомольское – Сургут – Челябинск. На трассу перебазированы строительные подразделения из Москвы, Ленинграда, Ростова-на-Дону, Ташкента, Уфы, Челябинска и других городов.

А. НИКОЛАЕВ,
директор Сургутской ДСГ

27 ОКТЯБРЯ 1977 ГОДА

Голубой мост Уренгоя

В городском комитете партии состоялась очередная пресс-конференция для журналистов города. Ее открыл второй секретарь ГК КПСС В.С. Чертищев.

О ходе строительства газопровода Уренгой – Сургут – Тобольск – Тюмень – Челябинск и о перспективах развития газовой промышленности в районе рассказали начальник производственного объединения «Сургуттрансгаз» М.К. Чумаков, начальник штаба «Севертрубопроводстрой» В.А. Машенский и начальник

производственного отдела этого же треста С.П. Гурьяшов. Они ответили на многочисленные вопросы корреспондентов газет и радио.

В. МОСКОВСКИЙ

1 ДЕКАБРЯ 1977 ГОДА

Перед наступлением

На трассе газопровода сварены первые стыки комплексом электроконтактной сварки «Север». Новый высокопроизводительный метод и оборудование для сварки труб большого диаметра, разработанные Киевским институтом имени Патона, успешно опробованы в северных условиях специалистами строительно-монтажного управления № 5 треста «Севертрубопроводстрой».

Отлично начали новый строительный сезон сварочно-монтажная колонна А. Марухина, изолировщики А. Моданова, землеройщики мастера-бригадира В. Башнова.

Ближайшая задача управления – протянуть стальную нить до 264-го километра, в район строящейся компрессорной станции Орть-Ягунская. Этот отрезок магистрали в 50 с лишним километров самый тяжелый. Строителям предстоит форсировать глубокие болота, многочисленные озера, речки и протоки. Задачу еще более усложнила продолжительная оттепель, наступившее полное бездорожье.

В. ЛЕОНИДОВ

27 ДЕКАБРЯ 1977 ГОДА

Наступление без поддержки

Ударные темпы набрали во второй половине декабря сварочно-монтажные колонны треста «Севертрубопроводстрой», сооружающие почти

200-километровый участок крупнейшей газовой магистрали. Соединено в нить более 85 километров из 90 по годовому заданию.

Один из инициаторов соревнования трассовиков под девизом: «От высокого качества работы каждого – к наивысшей эффективности труда коллектива» за звание «Коллектив высокого качества строительства» – бригада Б. Дидука за прошедшую неделю продвинулась еще на 9 километров. Недельный график сокращен более чем в два раза. Всего у передового коллектива пятого строймонтажного управления позади более 40 километров трассы.

Несмотря на очень тяжелые условия трассы в районе 300-315 километров, темпы работы сварочно-монтажной колонны А. Марухина из спецуправления № 11 вдвое превысили плановые задания. Шесть километров – такой шаг трассовиков за последнюю шестидневку.

В. ТЕН

31 ДЕКАБРЯ 1977 ГОДА

Главная задача

Четыре миллиарда кубометров голубого топлива должны поступить с Вынгапуровского газового месторождения для промышленности Урала уже в четвертом квартале этого года. Это главная задача нынешнего строительного сезона.

На обустройстве месторождения полным ходом ведет работы недавно созданное в тресте «Сургутнефтепромстрой» 17-е специализированное управление, которое сооружает установку комплексной подготовки газа.

В. МАТВЕЕВ

ПРИМЕЧАНИЕ. Орган Сургутского райкома КПСС, райисполкома газета «К победе коммунизма» в настоящее время является городской общественно-политической газетой «Сургутская трибуна».

ВНИМАНИЕ! КОНКУРС!

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ ЮГРЫ

Конкурс сочинений
по теме:
**«Великое открытие
XX века –
нефть и газ
Западной Сибири»**

Конкурс проводится
с сентября 2006 года
по апрель 2007 года.

Редакция регионального научно-популярного журнала «Кристалл» объявляет конкурс на лучшее сочинение по нефтяной тематике. В нем могут принять участие учащиеся общеобразовательных школ и профессиональных училищ, студенты учебных заведений высшего, среднего профессионального образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и других регионов России.

Конкурс сочинений «Великое открытие XX века – нефть и газ Западной Сибири» включает разностороннюю тематику жизни и деятельности трудовых коллективов нефтяных компаний региона. Важно отразить производственную деятельность, взаимодействие нефтяников и коренного населения, экологические аспекты при добыче нефти, а также героический труд первопроходцев.

Для организации конкурса, отбора и конкурсной оценки выполненных участниками творческих работ создана экспертная комиссия. Ее возглавляет директор учреждения ХМАО – Югры «Музей геологии, нефти и газа» О.А. Соляр.

Призовой фонд конкурса – **20000 рублей** – распределяется между участниками по представлению экспертной комиссии по трем номинациям:

- «ЭТО НАШЕЙ ИСТОРИИ СТРОКИ»;
- «СКОЛЬКО ЧУДЕС ЗА ТУМАНАМИ КРОЕТСЯ...»;
- «И НЕ НАДО СУДЬБЫ ИНОЙ...».

Сочинение должно быть представлено в печатном виде объемом *от 5 до 10 страниц*. Желательно проиллюстрировать сочинение рисунками и фотографиями.

Лучшие сочинения по мере поступления будут публиковаться в журнале «Кристалл».

Работы отправляются в конверте с пометкой «Конкурс» и принимаются *с 15 сентября 2006 года по 15 апреля 2007 года* по адресу: **ХМАО – Югра, г. Ханты-Мансийск, ул. Чехова, 11, музей геологии, нефти и газа.**

Редакция журнала «Кристалл» оставляет за собой право использовать присланные сочинения по своему усмотрению. Они не рецензируются и не возвращаются.

Участники конкурса сочинений «Великое открытие XX века – нефть и газ Западной Сибири» будут приглашены в апреле 2007 года в музей геологии, нефти и газа в г. Ханты-Мансийск на подведение итогов и для участия в мероприятиях, посвященных памяти начальника первой геологоразведочной экспедиции в Западной Сибири В.Г. Васильева.

Контактные телефоны:

в г. Сургуте –
8 (3462) 23-42-50
42-99-57

в г. Ханты-Мансийске –
8 (34671) 3-32-72
3-29-06

Факс 3-54-18

* * *

Музей ООО «Астраханьгазпром» был образован 5 января 1998 года. Экспозиция музея рассказывает об истории освоения Астраханского газоконденсатного месторождения, о строительстве и вводе в эксплуатацию Астраханского газоперерабатывающего завода. Фонды музея составляют более 8 тысяч экспонатов. За эти годы музей посетило около 35 тысяч человек.

* * *

Музей ООО «Сургутгазпром» был открыт 14 февраля 2002 года. Создана интересная экспозиция о становлении коллектива ООО «Сургутгазпром», его достижениях и победах в 1974–1984 годы. Представлены фотографии, документы, личные вещи, макеты, образцы оборудования. Большой интерес посетителей вызывает двухплановая диорама и «фрагмент первого жилья газовиков». Музей располагает копиями документальных фильмов об эпохе освоения Западной Сибири, хранятся 1315 единиц основного и 2840 вспомогательного фондов.

* * *

Музей ООО «Уренгойгазпром» создан в 1983 году. Экспозиция посвящена истории освоения Уренгойского месторождения и главного разработчика недр Уренгоя – ООО «Уренгойгазпром». Здесь представлены фотографии, оригинальные макеты, диорама, богатый информационный материал. За годы работы сотрудниками музея проведено более 2 тысяч экскурсий, в фондах хранится 7500 экспонатов.

* * *

Музей истории ООО «Ямбурггаздобыча» основан в 1994 году. Экспозиция раскрывает роль пионеров освоения Ямбургского газоконденсатного месторождения и веки становления и развития ООО «Ямбурггаздобыча», охватывает темы краеведения, культуры народов Ямала, творчества работников общества. Музейное собрание насчитывает более 1250 экспонатов, около 2500 фотографий. Ежегодно музей посещают около 4,5 тысячи человек.



В подразделениях ОАО «Газпром» повсеместно Это говорит о том, что





* * *

Музей ООО «Югтрансгаз» был открыт в 1999 году. Здесь отражена история газовой промышленности: открытие Елшанского газового месторождения, пуск в эксплуатацию первого магистрального газопровода Саратов—Москва, деятельность ООО «Югтрансгаз». Представлены уникальные экспонаты: Книга Почета и табель рабочего Времени 1946 года, переходящее красное знамя Песчано—Уметской СПХД, Почетные грамоты и документы 1946 — 1952 годов.

* * *

Информационно—музейный центр ООО «Кавказтрансгаз» был открыт 28 сентября 2006 года. В экспозиции представлено Время становления коллектива ООО «Кавказтрансгаз», развития газовой промышленности в Ставропольском крае, строительства газопровода Ставрополь—Москва, который был пущен в эксплуатацию в 1956 году. В фондах музея хранится 1723 экспоната.

* * *



В 1999 году в ООО «Севергазпром» была создана комната боевой славы, которая стала началом музейной деятельности в коллективе. 14 ноября 2004 года открыт музейный комплекс. В залах музейного комплекса расположены Выставки, посвященные истории развития газовой отрасли Республики Коми, становления газовой промышленности на Европейском Севере, открытия и освоения Выктульского газоконденсатного месторождения. Свое место нашли исторические события Великой Отечественной Войны, а также традиции и культура коренных народов Севера.

* * *



Музей ООО «Таттрансгаз» был открыт 5 августа 2005 года. На площади в 100 квадратных метров отображена история коллектива с 1974 года. Здесь есть разделы, посвященные рождению нефтегазового комплекса Республики Татарстан, особая роль отведена становлению первых газотранспортных управлений, созданию производственного объединения «Таттрансгаз», газификации республики и строительству газопроводов.

создаются корпоративные музеи.
Здесь чтят традиции и помнят свою историю.





Судьба моя – Югра...

Фото из архива газеты «Слово народов Севера»

Дружная трудовая семья КС-13

ЮБИЛЕИ И ЮБИЛЯРЫ

Ишимское линейно-производственное управление (ЛПУ) – одно из самых своеобразных подразделений ООО «Сургутгазпром». Оно ориентировано в непривычном для общества восточном направлении, обслуживает одиннадцать ГРС и работает на территории шести муниципальных районов, так еще и единственная компрессорная станция этого ЛПУ «включается» лишь в зимнее время – это КС-13 «Карасульская».

Как и положено всему необычному (к тому же под номером 13), рождение станции десять лет назад проходило трудно. Известно, что Сургутгазпром всерьез взглянул на восток в конце восьмидесятых годов прошлого века, когда была построена ветка СРТО-Омск и образовано Ишимское ЛПУ. По программе газификации Тюменской области примерно тогда же начали возводить и компрессорную станцию, но наступившая перестройка внесла свои «переходные» коррективы в этот процесс – стройка «застыла» на несколько неопределенных лет.

Когда в середине 1990-х в строительство объекта вдохнули новую жизнь, выяснилось, что станцию придется возводить практически с нуля. К тому же проектное решение, которое подготовили киевские специалисты, оказалось, мягко говоря, несовершенным. В кратчайшие сроки построить станцию оказалось возможным лишь благодаря энергии и недюжинным организаторским способностям бессменного начальника ЛПУ Александра Наумова, главного

инженера управления Виктора Старостенко и начальника ГКС Игоря Леонтьева.

Первоначально КС-13 должна была получить название Киевская (по имени проектного института, который занимался разработкой проекта станции), но перед самым пуском в эксплуатацию, по ходатайству администрации Ишимского района и коллектива Ишимского ЛПУ, ее переименовали в КС-13 «Карасульская».

И все же главная особенность 13-й станции – это ее люди. Штат КС на сегодняшний день насчитывает около 60 человек, и практически все они не только работали со дня основания Карасульской, но и принимали самое непосредственное участие в ее строительстве. Тогда, в начале 1990-х, коллектив подбирался очень скрупулезно, по большей части из местных рабочих кадров. Профессионалами в газовой отрасли были лишь несколько человек. В остальном же на КС-13 собрались люди разных профессий: летчики, моряки, трактористы, механизаторы. Многие из них за годы работы на Карасульской выросли до высоких должностей. Например, нынешний главный инженер Ишимского ЛПУ Юрий Игнатовский закончил Выборгское училище гражданской авиации, а работу на КС-13 начинал с должности машиниста технологических компрессоров.

По случаю 10-летнего юбилея ветераны и руководство станции получили премии, благодарственные письма и памятные подарки от руководства ООО «Сургутгазпром», Тюменской областной Думы и даже губернатора Тюменской области. К сожалению, перечислить всех награжденных поименно не представляется возможным, ведь в этом случае пришлось бы назвать практически весь коллектив станции. Но с уверенностью можно сказать, что никто не был забыт.





Начальник Ишимского
линейно-производственного
управления А.И. Наумов



КС-13. Время пуска...
1996 год

Поздравить коллектив станции приехали начальник Тюменского управления магистральных газопроводов Владимир Крамской, председатель объединенной профорганизации ТУМГ Юрий Гуль, генеральный директор санатория «Сибирь» Виктор Старостенко, представитель подрядчиков Валерий Чихарев (его вклад в строительство станции также не оценим), руководители Ишимского района и поселковых советов.

Встрече с бывшими коллегами был очень рад Виктор Старостенко, который в середине 1990-х занимал должность главного инженера Ишимского ЛПУ.

— Когда мы сюда приехали, то увидели недостроенные домики, которые должны были стать цехами. Начали с того, что стали переделывать проект станции. И за довольно короткий срок смогли навести здесь порядок и построить объект, который на этой трассе стал первым в своем роде, — вспоминает ветеран. — Коллектив очень хороший! В трудное время начала 1990-х, когда многие люди сидели без работы, мы смогли отобрать для станции лучшие кадры Ишимского региона. Почти все они до сих пор работают здесь.

Сегодня у станции хорошие перспективы. Это развитие на восток, в направлении Китая. Кроме того, подача газа на юг, в южные районы Казахстана. Ведь от нас тянуть газ проще, чем от Каспийского моря. Думаю, в будущем эти возможности обязательно будут использованы.

В дружном коллективе КС-13 есть люди, которые пользуются наибольшим авторитетом и уважением среди коллег. Начальник ГКС Василий Райхерт — один из таких людей. На станции он успевает все: не только делать свою непосредственную работу, но и водить «экскурсии» для заезжих журналистов. Василий Этвинович —

добрейшей души человек, интереснейший рассказчик и профессионал своего дела с любопытной судьбой. Окончив Выборгское училище гражданской авиации, он почти 12 лет проработал в Аэрофлоте. На КС-13 попал в середине 90-х и свою карьеру в газовой отрасли начал с должности машиниста. Коллеги и подчиненные отзываются о нем с большим уважением. В высшей степени интеллигентный человек, Василий Райхерт очень редко повышает голос, но слушаются его беспрекословно.

У еще одного ветерана станции, мастера ЭТВС Вячеслава Жеглова, судьба не менее интересная. Окончив Тобольское мореходное училище (было в Тобольске такое до 1985 года), он почти пять лет отработал на Дальнем Востоке, в базе активного морского рыболовства. На больших рыболовных траулерах Вячеслав Жеглов не раз ходил за границу, бывал в Австралии и других экзотических странах.

Перебравшись в Ишимский район (отсюда родом его жена), он несколько лет отработал в совхозе «Карасульский», а в 1995 году попал на КС-13. Свою станцию Вячеслав Александрович сравнивает с кораблем. Выражаясь флотским языком, его главная задача сегодня — обеспечивать тройной запас живучести КС. С чем Вячеслав Жеглов успешно справляется уже на протяжении 11-ти лет.

Так дружную семью живет коллектив одной из станций, входящих в состав ООО «Сургутгазпром». Собственно, именно такие люди и создают славу предприятия.

Андрей ОНЧЕВ

Фотографии из фондов музея
истории ООО «Сургутгазпром»

По сути и должности

ПУБЛИКАЦИИ ПРОШЛЫХ ЛЕТ

Каждая профессия имеет свои
высоты совершенства.

Стать мастером сложно,
почетно и трудно.

Быть толковым инженером
сложнее многократно.

Леонид Сергеевич Должиков –
признанный на всех уровнях
профессиональный газовик,
обладатель самых высоких
званий и титулов.

Его творческая энергия,
профессиональные знания,
его созидательная

деятельность оставили
свой след в подразделениях

ООО «Мострансгаз»,

ООО «Оренбурггазпром»,

ООО «Тюментрансгаз».

В истории

ООО «Сургутгазпром»

его имя на особом счету.

За без малого тридцать пять лет работы в газовой промышленности Леонид Сергеевич Должиков занимал столько должностей, что хватило бы для жизни и карьеры доброго десятка людей. И всякое доверенное дело исполнял он с присущей ему аккуратностью, добротностью и вдумчивостью. И вообще, люди поколения Леонида Сергеевича этим и отличаются. Их время воспитало строже. Объяснений тому несколько. И основные: привитое родителями чувство ответственности за порученное дело, вера в торжество выстраданных старшим поколением идей. У них, наверное, действительно был вместо сердца пламенный мотор. Могучим «педагогом» явилась и Великая Отечественная война.

Жизнь маленького городка Острогжска, что в Воронежской области, как и жизнь рабочей семьи Должиковых, годы военного лихолетья перекроили безжалостно. На фронт ушли четыре родных брата Должиковых. Вернулся один – Сергей Спиридонович. Отец. Да и тот вскоре умер от ран. Три родных дяди Леонида Сергеевича, как обозначено в похоронках, «пали смертью храбрых». Погибли и другие родственники. Семья жила в оккупированном городе. В период освободительных боев была ранена мама. В результате неумелого (скорее неосторожного) обращения с трофейной гранатой едва не погиб и Леонид. На местах бывших боев этого добра хватало, и десятилетние пацаны гибли или оставались инвалидами.

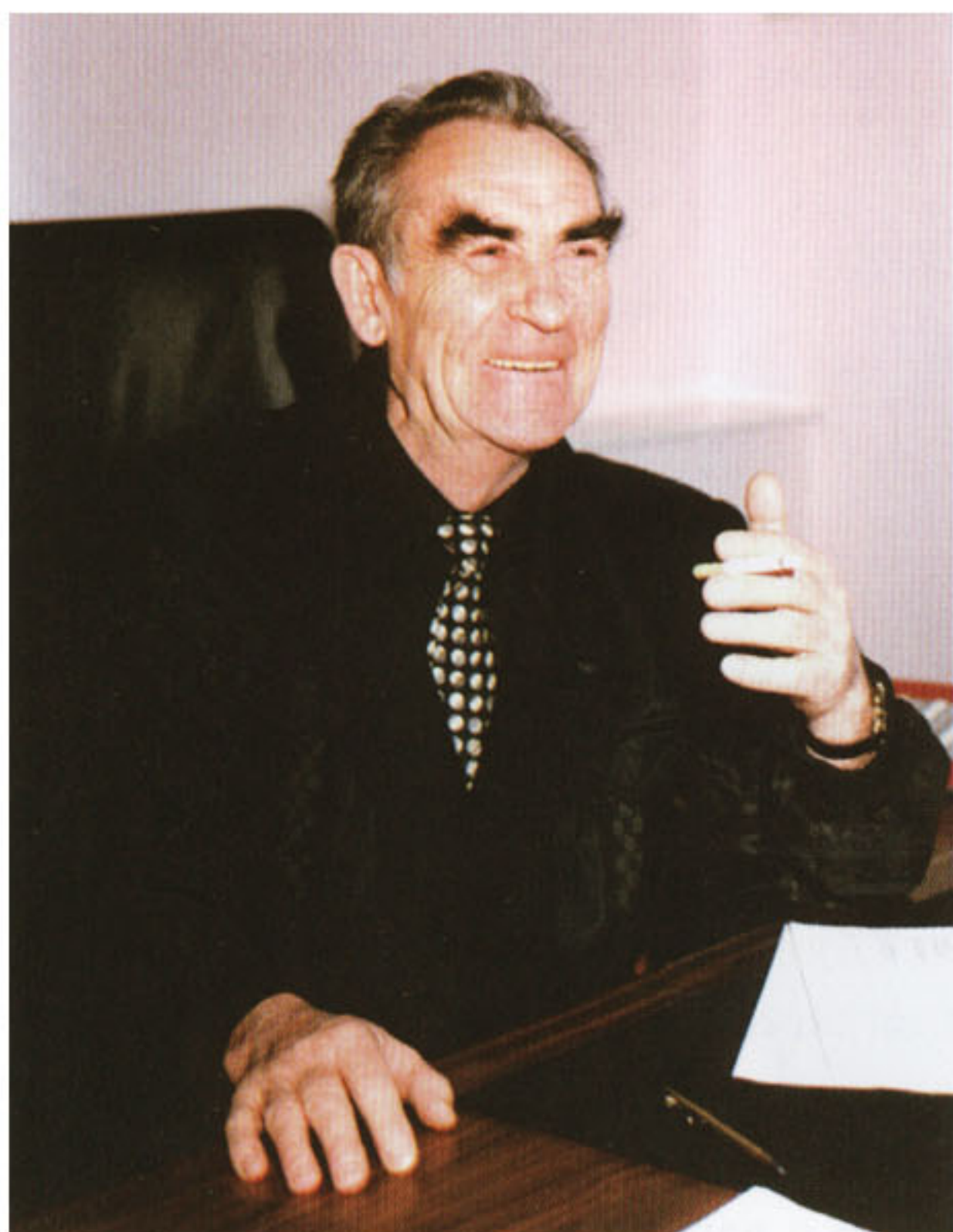
В первый класс пошел в феврале сорок третьего – сразу после освобождения города. Во второй – в сентябре. Писали на обоях, старых газетах. Вместо чернил – разведенная сажа. Вместо лампы – гильза от артиллерийского снаряда с фитилем. Такой осветительный прибор назы-

вался плошка. Несмотря на неудобства, все учились с удовольствием. А в перерывах между занятиями – работа. На пацанах военного времени лежала святая обязанность снабжения семьи топливом. Для этого годилось все, что горело и давало тепло: от старого забора до случайно упавшего с вагона куска угля. Преднамеренно брать антрацит из проходящих составов было не принято. Воровство вообще считалось промыслом позорным. Город жил открыто, без замков и запоров. Кого бояться? Фашистов выгнали – все свои!

После школы – Московский институт химического машиностроения. Диплом инженера и работа на одном из предприятий засекреченного «средмаша», где, по словам моего героя, каждый был приучен к дисциплине, культуре производства, чистоте и порядку.

«Газовая» биография Л.С. Должикова началась по воле обстоятельств в родном городе Острогжске, где в 1960 году он был принят на работу сменным инженером местной компрессорной станции. Затем начальник цеха, главный инженер и так далее... С ноября 1979 года – заместитель директора объединения «Сургуттрансгаз» по транспорту газа. Как считает Леонид Сергеевич, карьера складывалась удачно. Хотя слово «карьера» он ни разу не произнес за время нашей беседы, заменяя его словом «работа». Я лично понял это так, что голове своей он руками помогал не ленясь и потому оказывался в самых горячих точках газовых трасс. Он почти всегда шел по возрастающей. Но случалось и так, что высота должности не соответствовала истинному размаху дел и полноте ответственности, которую приходилось брать на себя. Так было в годы работы в Иране.

А вообще в послужном списке Леонида Сергеевича должности от



Ветеран газовой
промышленности России
Л.С. Должилов

почетной – сменного инженера «каэски» до директора объединения «Оренбургтрансгаз» и заместителя начальника Главтюменгазпрома. Но высшая должность, которой он гордится, – инженер. В профессиональном смысле он достиг многого. С его мнением считались все – от министра до профессионалов-нефтяников, которые, случается, тоже попадают в экстремальные ситуации. Он человек до тонкостей разбирающийся в сложностях технологических процессов от бурения скважин до эксплуатации газопроводов и компрессорных станций, до тушения пожаров и ликвидации аварий на любом из объектов отрасли.

Газовики-трассовики говорили о том, что Должилов из своего кабинета слышит перебой в работе любой машины на трассе. Они не преувеличивают потому, что Леонид Сергеевич до этого десятки раз слышал эту машину на трассе. А многие из них монтировал или ремонтировал непосредственно. При этом остаются и вопросы стратегии в отрасли на участке, за работу которого он отвечал как заместитель генерального директора. Такой пример. Недалеко от Сургута, в какой-то тысяче километров, в середине 90-х годов XX века строилась Киевская компрессорная станция. Строилась тяжело. Пока были деньги и порядок в державе, боевые подрядчики ей не занимались – хватало и без того работы. Когда все это исчезло – необходимость в станции стала острой. Объект рождался в судорогах межведомственной неразберихи. Я был свидетелем разговора Должилова с группой специалистов, курировавших это строительство. Леонид Сергеевич привычно не повышал голоса, но задачи вбивал как гвозди. Словом, крутой была беседа, и я решил выйти из кабинета.

– И чем это кончилось? – спросил после.

– Кончилось тем, чем кончаются все стройки – монтажом и наладкой. В один из дней приедет на «каэску» Дед (так зовут трассовики Л.С. Должилова). И пока он курит и пьет кофе – станцию пустят.

Любовь к кофе и сигаретам у Должилова давняя. Врачи настойчиво рекомендуют отказаться от вредных привычек. Куда там! Поклонник безалкогольных напитков на протяжении четырех десятков лет остался заядлым курильщиком. Вот и ходят по трассе байки, как можно ликвидировать любую аварию за один должиловский перекур.

Об авариях разговор особый. В жизни Леонида Сергеевича их была не одна сотня. Всегда труд, соленый пот вперемешку с грязью, песком и снегом. В зависимости от времени года меняется и набор дополнительных неудобств. Как говорит сам Должилов, он помнит все аварии потому, что не только организовывал их ликвидацию, но и анализировал причины. Но всех дороже, по его мнению, приходится авария на конденсатопроводе. Поэтому чаще всех вспоминается порыв, произошедший весной 1986 года. Это была самая первая авария на конденсатопроводе. Никто толком не ведал, что это за продукт, как он поведет себя, в чем более опасен и какой вред нанесет окружающей природе. Участник тех событий Николай Иванович Черчевич рассказывал, как сварщики, боясь взрыва, отказывались работать. Тогда Должилов, охрипший от мороза и уговоров, взял в руки зажженный факел, спустился к трубе и сказал бригадире сварных:

– Работай, сынок, я тебе посвечу!

Может быть, это не совсем точно в мелочах, но то, что Леонид Сергеевич с горящим факелом доказывал безопасность работ – было. Недавно я случайно встретился со сварщиком

Виктором Голубевым — он работал в той бригаде. Он-то мне и поведал, что после того, как трубы были надежно скреплены швом, когда люди сбросили бронированные сорокаградусным морозом робы, помылись и приняли по рюмке кофе с коньяком (или коньяка без кофе), «бугор» заметил, что Дед хоть и из «штабных», а в теплушку не ушел. Простого человека это впечатляет не меньше того зажженного факела.

Мы разговариваем с Леонидом Сергеевичем в субботу. В рабочий день в его кабинете поговорить просто невозможно. Посетители идут рядами и колоннами. Как обычно, большинство загов — его коллег — решают производственные дела за пределами Сургута. На хозяйстве традиционно он — Леонид Сергеевич. А время отпускное. Вот и договорились встретиться в субботу...

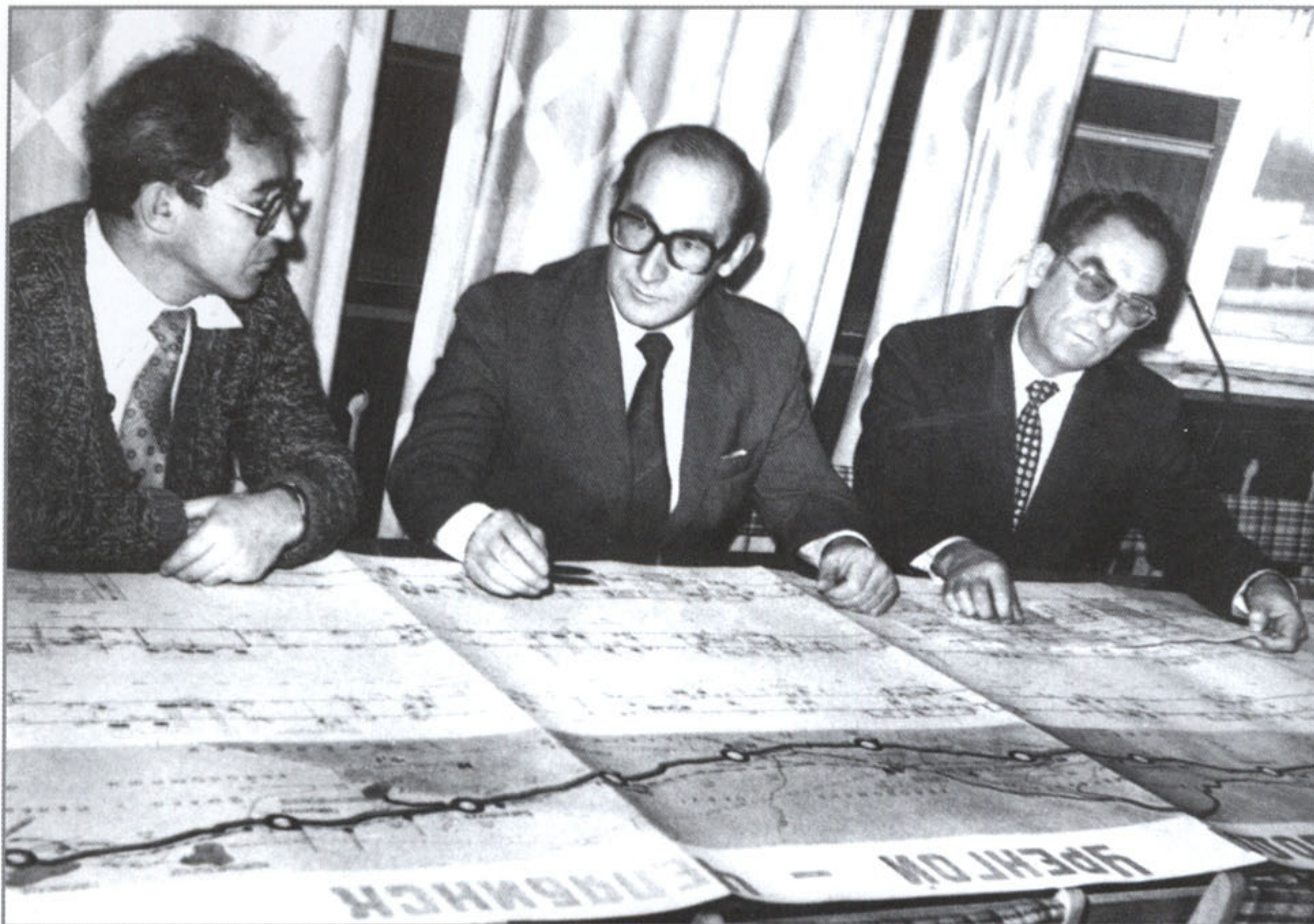
С его любезного согласия я включил диктофон. О многом успели поговорить. Личном и общественном. И очень личном. И вот сейчас я кручу ту пленку: «Я всегда учился и учусь у людей. И не надо думать, что я стал вот таким умным и научился с самого рождения отдавать только правильные команды и распоряжения. Это далеко не так. Все было. И ошибки тоже. Но горжусь тем, что ни разу из-за моей команды или приказа в период любых ситуаций не пострадал ни один человек. Пусть это не покажется нескромным, но это обстоятельство я считаю большим плюсом в моей работе. И как инженера, и как руководителя. А потом, ликвидация аварий — это результат коллективных усилий. Это особая ситуация и в нравственном отношении. Сплачивают людей общее дело, общая беда. Авария — это беда. Это как в войну, когда все для победы. И здесь надо победить. Стихию, среду, обстоятельства. Я видел, как раскрываются



*Есть первый миллиард!
Л.С. Должиков выступает на торжественном собрании,
посвящённом данному событию. 1984 год*



А.С. Ворожцов, Б.А. Клюк и Л.С. Должиков на трассе... 1980 год



*В.Б. Будовский, Л.Г. Рафиков, Л.С. Должиков
обсуждают производственные проблемы газопровода Уренгой – Челябинск.
1981 год*



Л.С. Должиков на ликвидации очередной аварии... 1980 год

в момент наивысшего физического напряжения люди. И не только физического. Мы все как один. Мыслим, работаем. Только ошибаться, терять людей – не имеем права. Потому что авария – это уже результат чьей-то ошибки.

Я со многими людьми работал. Но запомнились мне несколько человек. Надежно было работать с В.А. Татауровым, бывшим начальником АВП, Б.А. Клюком, бывшим начальником Сургутского ЛПУ, Н.И. Стрельцом, главным инженером УДТГ, А.М. Кострыкиным, Н.И. Черчевичем, В.Н. Короткиным. Запомнился мне Женя Беляев. Это были неукротимые работники. Брались за все. Не только отдавали ответственные распоряжения и команды, но и при необходимости могли сутками не спать, брались за лом, шлифмашинку, трос...»

Вообще о Должикове можно писать и писать. Он не только специалист уникальный. В превосходной степени можно говорить и писать о многих его качествах и навыках. Ну, например, покажите мне человека, который обыграл бы Леонида Сергеевича в бильярде или смог поймать на спиннинг больше щук, или кто лучше знает состояние футбольной команды «Спартак» за последние каких-нибудь сорок шесть лет? Я уже не говорю об охоте и преферансе. Равных нет. Наверное, и он не без слабостей и недостатков. Как и все мы. Но после общения с Должиковым убеждаешься, что ты встретился с человеком большой профессиональной культуры, с человеком интеллигентным и очень порядочным.

*Борис ТЕРЕХОВ.
Газета «Газовик», 1994 год*

*Фотографии из фонда музея
истории ООО «Сургутгазпром»*

Югра пишет новый сценарий развития

НАУЧНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ

О том, что нефть и газ заканчиваются в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, говорят все, кому не лень. Эти заявления – из области популизма и политиканства. Нефти и газа, как и твёрдых полезных ископаемых, на территории Западной Сибири достаточно!

Десятая научно-практическая конференция «Пути реализации нефтегазового и рудного потенциала Югры» собрала в Ханты-Мансийске четыре сотни ученых и практиков со всей страны. Конференц-зал окружного центра недропользования с трудом вместил участников и гостей форума.

Александр Филипенко, губернатор Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, открывая юбилейную конференцию, сразу отметил значимость мероприятия для экономического развития всей России.

– Я был и остаюсь противником тех, кто заявляет, что Западная Сибирь – вчерашний день в этом развитии, – подчеркнул губернатор. – Югорские нефтяники еще многие годы будут обеспечивать благополучие нашей державы. После глубокого кризиса, свалившего отрасль в первые годы реформ, они лишь сейчас возвращаются к тем параметрам эффективности отдачи нефтегазовых пластов, которые 20 лет назад считались нормой.

Системная работа формирует технологическую дисциплину у нефтяных компаний и определяет наши перспективы. Научный подход позволит автономному округу как можно дольше оставаться ведущей нефтегазовой провинцией мира. Современные технологии существенно снижают издержки в поисковом, разведочном деле, при добыче полезных ископаемых, а значит, делают наш главный продукт конкурентоспособным. Особенно это актуально сегодня, когда страна вступает в ВТО и все вопросы конкурентоспособности становятся в три, в пять раз острее!

Давно назрела необходимость включения в повестку нефтегазовой конференции темы твердых полезных ископаемых.

От простого понимания того, что Полярный Урал и прилегающие к

нему районы Югры скрывают значительные запасы угля, железных руд, цветных металлов, мы переходим наконец к их промышленной разработке, – подчеркнул Филипенко.

Концепция социально-экономического развития Югры до 2020 года предусматривает почти двукратное снижение удельного веса нефтяной отрасли в валовом региональном продукте, причем при сохранении достигнутых объемов добычи. Произвести подобную диверсификацию экономики автономии предполагается за счет развития горно-добывающего комплекса и перерабатывающих отраслей, прежде всего электроэнергетики. В ближайших планах – почти двукратное увеличение генерирующих мощностей самой крупной энергетической системы России. В топке югорских энергоблоков пойдет дешевый уголь Приполярного Урала.

О том, что нынешнее нефтяное благополучие Югры, равно как и всей России, не вечно, напомнил присутствующим на конференции Александр Шпильман, директор научно-аналитического центра рационального недропользования имени Владимира Шпильмана. Сотрудники центра разработали пару сценариев развития нефтегазового комплекса автономии до 2020 года. К 2009 году добыча нефти возрастет с нынешних 270 до 308 млн. тонн, несколько лет продержится «на полке», а затем медленно, но верно начнет сокращаться. Весь вопрос в том, с какой скоростью? Если и дальше ничего не предпринимать, пустив процесс на самотек, то через пятнадцать лет нефтедобыча может скатиться до 150 млн. тонн в год. По оптимистическому же прогнозу и в 2020 году Югра сможет выдавать нагору свыше 250 млн. тонн черного золота. Но для этого государству, без особой заботы складывающему пока



На нефтяных промыслах Югры

нефтедоллары в закрома Родины, следует изрядно потрудиться и даже потратиться. Например, на геологическое изучение недр.

— Снижение добычи — закономерность, — пояснил Александр Шпильман. — В других нефтеносных регионах, в том числе соседних Ямало-Ненецком автономном округе и Томской области, оно уже произошло. Решение проблем с эффективной разведкой новых запасов может лишь замедлить падение добычи. Необходимо разработать стратегию: что мы будем делать в условиях медленного или более крутого сокращения добычи? Как нам обеспечить собственные нужды? Сокращать экспорт и больше сырья перерабатывать внутри страны? Все эти процессы требуют детальной проработки специалистами.

Чтобы не остаться без нефти, приносящей в федеральную казну сотни миллиардов шальных рублей, уже в ближайшие годы необходимо всерьез заниматься приростом запасов. В настоящее время прирост составляет только пятую часть годовой добычи. Мы по-прежнему с аппетитом продаем запасы, разведанные при жизни СССР.

Как заметил Владимир Карасев, заместитель председателя правительства Югры по вопросам недропользования и ТЭК, на территории

автономии еще полно белых пятен. По самым скромным прогнозам, здесь возможно открытие полутора тысяч месторождений с запасами во многие миллиарды тонн. Весьма вероятно существование нескольких месторождений с запасами до 300 млн. тонн, около десятка залежей от 50 до 140 миллионов. Да, это более трудная и дорогая нефть, но другого не дано. В той же Восточной Сибири приращение каждой тонны запасов обходится вдвое дороже западно-сибирских, а самих запасов значительно меньше.

В течение трех дней ученые и практики обсуждали в столице Югры региональные особенности геологического строения недр, перспективы нефтегазоносности пластов, предлагая собственные ноу-хау при решении геофизических и петрофизических задач. Представители 108 институтов и компаний подготовили на конференцию две сотни докладов. Речь шла об юрских реках и морях-озерах, позднемезозойском грязевом вулканизме в Западно-Сибирском нефтегазоносном бассейне, о минимизации геологических рисков для обоснования инвестиций в открытия месторождений, о создании топливно-энергетической биржи России и подготовке кадров в Югорском госуниверситете.

Институт нефтегазовой геологии и геофизики имени Андрея Трофимука Сибирского отделения Российской академии наук представил геодинамическую модель доюрского основания – «основы нефтегазогеологического районирования верхне-докембрийско-нижнетриасовского структурного этажа Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции». Сотрудники института геологии и геохимии Уральского отделения РАН говорили о «сиалических комплексах фундамента Западной Сибири». «Schlumberger» презентовала программное обеспечение для «минимизации неопределенностей при геологическом моделировании залежей углеводородов», «W.L. Gore&Associates Inc.» – метод Gore-Sorber для поверхностных геохимических изысканий, а «PetroGeCo» – метод динамического палеотектонического анализа для «картирования неантиклинальных ловушек».

В ходе конференции то и дело разгорались споры. Российские геофизики доказывали, что предлагаемые той же «Schlumberger» технологии «более дорогие и менее информативные», однако именно на них делают ставку нефтяные компании. Отечественные ноу-хау, в том числе многоволновой сейсмики, никак не удается довести до контракта. «Мы разве что только не пляшем перед заказчиком, – оправдывался руководитель одной из сервисных фирм, – тем не менее 80 процентов геофизических исследований по-прежнему проводят по стандартным раскрученным методикам».

По этому поводу выступил Владимир Карасев и предложил организовать выставку новых технологий в Ханты-Мансийске.

Владимир Карасев еще не раз на данной конференции высказывал готовность к сотрудничеству. Представителю одной из компаний презентовал инвестиционные проекты



утилизации попутного нефтяного газа. На заключительном пленарном заседании он отметил, что правительство Югры, той самой территории, что обеспечивает 7,5 процента мировой добычи нефти, просто вынуждено вмешиваться в процесс, занимаясь порой несвойственными делами.

– В противном случае мы обречены на отставание, – заметил Владимир Карасев, – поэтому в округе всегда поддерживали и будут поддерживать новые проекты.

Андрей ФАТЕЕВ

Фотографии из архива газеты
«Читающая Югра»

Дом правительства
на Центральной площади
Ханты-Мансийска (вверху)

Современная
газокомпрессорная станция
на трассе (внизу)

Загадки и ответы Северного Урала и берегового хребта Пай-Хой

ПО СЛЕДАМ ЭКСПЕДИЦИЙ XIX ВЕКА

В 1853 году была издана книга «Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой. Исследования экспедиции, снаряжённой Императорским Русским географическим обществом в 1847, 1848 и 1850 годах».

Она до сих пор представляет огромный интерес не только для геологов, исследователей Западной Сибири, но и для широкого круга читателей. Мы продолжаем публикацию материалов по данной теме.

С лишением двух проводников наше путешествие значительно замедлилось, ибо оставшиеся без проводников нарты надобно было распределить между другими. Обыкновенно один проводник ведет четыре и даже более нарт, идущих одна за другою. Он идет возле первой нарты и редко замечает, что делается со следующими нартами. Часто случается, что измученный олень падает, и так как он привязан за шею к нарте, идущей впереди него, то эта нарта тащит его так долго, пока проводник не вздумает оглянуться, что делается с его обозом. Проводник не хозяин оленей, и он даже рад случаю добить оленя, выбившегося из сил, это доставит ему хороший обед. В лесах бывает гораздо больше затруднений, ибо проводник не может надзирать за следующими нартами, закрытыми или кустами, или изгибами дороги. Если олень случайно зацепился своими рогами в ветвях дерева, то он останавливает целый обоз, и весьма редко бывает, чтобы он остался жив.

Начиная от сопки Ишерим, мы уже следовали почти при самой линии водораздела и были почти постоянно выше границы лесов; этим мы избегали затруднений, какие встречаются в этих глухих лесах, и,

главное, мы могли осматривать раз значительное пространство, что было весьма важно для топографических съемок.

Южнее широты 61° , Урал, кажется, не имеет значительно выдающихся пиков, хотя все вершины безлесны. Снег хотя в это время на склонах гор занимал еще огромные пласты на несколько вёрст, но вечного снега на вершинах нигде не было. С вершины Ишерим к югу видны более плоские кряжи вообще ниже сопки Ишерим; к северу виднеются два главные пика хребта Яльпинг-нёр одинаковой высоты, но значительно выдающиеся над всеми прочими, которые глаз встречает кругом горизонта. Южный пик Яльпинг-нёр, имеющий высоту 4054 фута над уровнем моря, есть высший пункт на всем протяжении более трехсот верст до группы Телпос из-под 64° широты. Восхождение на самую вершину Яльпинг-нёр весьма затруднительно, ибо пик почти на тысячу футов подымается весьма круто ввиду острой пирамиды над кряжем, который служит ему основанием. Отправившись на эту сопку с одним из горных работников Богославского завода, я только с большим усилием мог взойти на вершину пика. В некоторых местах приходилось по спине моего спутника перебираться с одной скалы на другую. Склон самой сопки состоит из острых камней хлористого сланца, как будто нарочно поставленных ребром один возле другого. Приближаясь к вершинам скалы, они становятся более, самая вершина пика имеет не больше пяти сажень ширины; вид с нее истинно очарователен. К западу и востоку глаз встречает везде бесконечное море лесов, прорезанных змееобразно выющимися реками, которые при солнечном свете своим серебряным блеском кажутся рельефными над черной поверхностью леса. В этом





месте Урал имеет около сорока верст ширины. Я не успел довольно насладиться окружающим зрелищем, когда новая и более великолепная картина представилась мне. До этого времени я не обращал внимания на облака, которые на некоторых кряжах к югу переходили с одной стороны на другую. Облака эти, тихо волнуясь, опускались по склону до некоторой высоты: здесь они останавливались, как будто вследствие какой-нибудь преграды, образуя ровную горизонтальную линию. Явление это, весьма обыкновенное в горах, как известно, происходит от того, что слой воздуха почти насыщен парами, несясь к горе и встречая там преграду, поднимается вверх, отчего охлаждается до той степени, что делается совершенно насыщенным парами, и, по мере поднятия, лишняя часть паров, которая до сих пор скрывалась от взора, находясь в газообразном состоянии, теперь является в виде облаков. Эти облака, перейдя на другую сторону горы и опускаясь по склону, встречают слой воздуха более нагретый, и здесь они исчезают. Хотя это явление, по моим расчетам, не могло предвещать дождя, тем более грозы, однако расчеты мои не оправдались. Облака, покрывавшие вершины некоторых гор, быстро расширялись и приближались ко мне, и прежде чем я успел решиться на что-нибудь, возвратиться ли в наш лагерь или остаться на месте и переждать грозу, я заметил, что возвратиться было уже поздно. Весь горизонт, насколько взор мог обозреть, окутался белым покровом, земля исчезла, и только два пика Яльпинг-нёр, выдававшиеся выше облаков, казались плавающими на этом белом волнующемся море. Местами молнии разрывали этот

покров, но только на один момент, и опять все сливалось в одну непроницаемую массу. Раскаты грома весьма слабо раздавались, подобно звуку, получаемому через отражения металлических поверхностей. Легко вообразить, сколько красоты должна представлять картина, когда гроза бушует внизу, а над вами чистое голубое небо вводит вас в недоумение над этим явлением, но с другой стороны невозможно передать всего великолепия этой картины. Ее надо видеть самому, а не читать описание ее. Кто имеет точное понятие картины полного солнечного затмения, об этом особом цвете неба, сопровождающем его, не выдавши никогда этого затмения? Здесь описание всегда будет недостаточным. Верхний слой облаков находится около 500 футов подо мной, следовательно, на высоте 3500 футов над уровнем моря; что касается низшего слоя, то высоту его трудно определить, но вероятно была не менее 2500 футов. Когда я после возвратился в лагерь, в котором оставался мой спутник Г. Брант, то я был удивлен, услышав от него, что эта гроза по числу ударов грома была одной из сильнейших; мне же она показалась довольно слабой.

Хребет Яльпинг-нёр в то время во многих местах был покрыт значительными пластами снега. Снег быстро таял днем и, вероятно, к концу июля он исчез совершенно. На юго-восточном склоне этого хребта значительное пространство снега около версты сильно окрашено было красным цветом, происходящим от растений или животных, называемых *protococcus nivalis*. Известно, что *protococcus nivalis*, составляющий весьма мелкие красные шарики, встречаем был на альпийских снегах

и в других местах. До сих пор, сколько мне известно, естествоиспытатели различного мнения относительно появления этих органических веществ на снегах: некоторые из них причисляют *protococcus nivalis* к микроскопическим животным, другие, напротив, к растениям, развивающимся на снегах.

От хребта Яльпинг-нёр к северу, Урал вдруг быстро понижается, хотя боковые кряжи, как то Муравьинский-Камень и другие, достигают значительной высоты. Между Мань-урр и Оше-нёр линия раздела вод падает гораздо ниже предела лесов. Все это пространство покрыто болотами, из которых берут начало большая речка, впадающая с одной стороны в Лозьву и с другой – в Вишеру. Урал между Мань-урр и Оше-нёр – самый низкий, начиная от 61 градуса широты до северной его оконечности; высота его не превосходит в этом месте 1500 футов над морем.

Река Вишера образуется из разных притоков, выходящих из Оше-нёр, но главный исток ее находится у сопки Поримоегит-урр. Эта сопка дает начало еще двум другим рекам, а именно Унии, впадающей в Печору, и Пурм, впадающей в Лозьву. Немного севернее последней сопки, выходит дугой главный исток Унии из сопки Гордганг-чяхль.

Мариан КОВАЛЬСКИЙ

Продолжение.

Начало в «Кристале» №№ 11, 12
(ноябрь – декабрь 2006 года).

Использованы архивные фотографии из отчётов геологических экспедиций 1930–1950 годов, хранящихся в фонде музея геологии, нефти и газа

В «сердце» Полярного Урала

ЗАПИСКИ ПИСАТЕЛЯ

Об экспедициях

Э.К. Гофмана,

выдающегося

путешественника, ученого,

исследователя, написано

немало публицистических

статей, сделано сотни

научных докладов, созданы

документальные архивы.

Но до сих пор не раскрыты

многие тайны необычной

его биографии.

Современный человек с известной долей скепсиса относится к слову «непроходимый».

Разве остались на тесной планетке недостигнутые уголки?

Там, где человек пройти бессилен, он позовет на помощь мощную технику. Покорены высочайшие горные вершины и самые мрачные ущелья, человек спускался в жерла вулканов и прошел насквозь страшные пустыни.

Все так. Но это не может и не должно служить отрицанием того, что совсем еще недавно, всего несколько десятков лет назад, многие места нашей планеты были недоступны человеку.

Обо всем этом невольно задумываешься, когда знакомишься с отчетом Уральской экспедиции Русского Императорского географического общества, которая работала на Северном и Полярном Урале с 1847-го по 1850 год. В те времена это был настоящий непроходимый край. Он и сейчас не особенно гостеприимен, север Каменного Пояса, а тогда требовалась завидная смелость, чтобы

попытаться штурмовать его неприступные хребты.

Эрнест Карлович Гофман – суховатый, выдержанный и немного высокомерный человек – обладал всеми необходимыми качествами. Он предпочел возглавить трудную экспедицию, отказавшись от весьма выгодного для карьеры предложения. Впрочем, выбор тогдашнего руководителя Географического общества, этого уроженца Тарту объясняется не только психологическими мотивами. Гофман к тому времени достиг прочного положения. Он являлся профессором Петербургского университета по кафедре геогнозии, а в корпусе горных инженеров имел чин полковника. Гофман к тому же имел опыт участия в довольно трудных экспедициях: вместе со своим земляком Коцебу совершил кругосветное путешествие на шлюпке.

Сезон 1847 года ушел на исследования Северного Урала, а летом следующего исследователи вошли в границы Приполярья. Отправным пунктом был избран Березов, откуда отряд спустился вниз по Оби до устья полярно-уральского Войкара. По этой реке решено было углубляться в горы.

Экспедиционный караван состоял из 23 нарт, транспортные мощности исчислялись в 170 оленьих сил. Межгорья, которыми двигался караван, были усеяны валунами и каменными осколками. Даже крупные быки быстро выбивались из сил и отставали, падая в изнеможении. Трудный путь способствовал возникновению страшной оленьей болезни – копытки. Разбитое копыто животного быстро загнивало и разбухало. Олень не мог бежать, а потом уже и шел с трудом. На подходе к обдорским горам в транспортном стаде начался падеж. Путешественники вынуждены были забивать ослабевших и



отстававших оленей. Мясные запасы экспедиции пополнялись, зато сильных быков становилось все меньше и меньше.

Оленеводы никогда не использовали межгорья для выпаса.

«Этого края чуждались даже и звери, — замечает Гофман. — Везде царствовала мертвая тишина».

Через каждые двое суток оленям давали время для отдыха. Но и это мало выручало. Стали почти каждый день оставлять на стоянках то, что не было самым необходимым. «Но эта мера облегчала нас только на короткое время».

В середине июля, когда путешественники могли любоваться гордой вершиной «князя Урала» — Пай-Ера, в один день пришлось зарезать десяток безнадежных оленей. На камнях было сломано пять нарт. Тогда Гофман вынужден был пойти на крайнюю меру. Он предложил проводникам-ненцам, которых сопровождали их жены, оставить женщин с чумом, поклажей и необходимым количеством, правда, охромевших, оленей. Было ясно, что весь караван намеченной цели — Карского побережья — уже вряд ли достигнет. Для жен поставили чум на удобном месте, оставили достаточное количество припасов. «Дамы», как вежливо называет их воспитанный полковник Горного корпуса, «обеспеченные таким образом, остались одни в пустыне, совершенно довольные своим положением».

Было сэкономлено шесть упряжек.

Караван двигался на север, но «номады», как старомодно обозначал кочующих оленеводов Гофман, все не встречались на пути экспедиции, и положение ее с каждым днем становилось все плачевнее. В упряжки уже начали впрягать важенок. Телята не давали оленухам двигаться быстро, поэтому часть молодняка также пришлось забить.



*Величественны горы
Полярного Урала*

Но и это оказалось временным облегчением.

Наконец 24 июля путешественники наткнулись на становище, покинутое, по предположению проводников, не более чем две недели назад. Эта надежда на встречу в горной тундре ободрила путешественников.

Несмотря на все трудности, научная программа экспедиции, не без некоторой корректировки, которая диктовалась трудными условиями, выполнялась безукоризненно. Поручик королевской датской службы ботаник и зоолог Брандт, прославившийся путешествием на Таймыр, исправно собирал коллекции. Магистр математических наук Ковальский проводил астрономические, геодезические и магнитные измерения.

Брагин, воспитанник Санкт-Петербургской школы топографов, проходивший практику на Южном Урале, вел съемку гор.

27 июля от жары пали еще 12 ездовых быков. Гофман поднялся на ближайшую горную вершину и окинул расстилавшиеся окрестности в подзорную трубу: «тундра была пуста, горы мертвы».

Только появление оленеводов могло спасти экспедицию, которая удалилась на значительное расстояние от ближайших населенных мест.

Гофману ничего не оставалось, как пойти на крайнюю меру, ведь годных в упряжку оставалось лишь полтора десятка оленей – десятая часть первоначального количества. Велев остановиться, Гофман приказал проводникам запрячь три порожние нарты и отправиться в разведку. На следующее утро вдали показалось небольшое стадо крепких оленей, позади которых путешественники увидели своего проводника Падро. Как оказалось, проводник наткнулся на стадо обдорского князя Тайшина.

Встреча с княжескими пастухами означала конец бедствиям экспедиции. Гофман имел предписание пользоваться услугами оленных тундровиков, а его полковничий чин в глазах местных жителей, которые боялись и простого урядника, превращал просьбы в приказы, которые незамедлительно выполнялись.

Падро получил обещанные в награду три рубля серебром, осьмушку водки и фунт табаку. Получили расчет и другие проводники. Позднее Гофману сообщили, что они благополучно вернулись в Обдорск, прихватив по дороге оставленных в горах «дам».

А легкий аргиш экспедиции вскоре достиг берегов Кары.

Трудное путешествие измотало исследователей. Но усталость как рукой сняло, когда они увидели оленей из княжеского стада. Гофман записывал в полевом дневнике, что такого леса рогов никогда еще не видел и был поражен бодростью и красотой этих незаменимых в северных тундрах «рогоносцев».

Отсюда, от княжеских шатров, тундровики передавали путешественников как эстафету. Работала эта транспортная эстафета безотказно на всем пути экспедиций до самых берегов Карского моря. Самоеды и зыряне, обитавшие в этих тундрах, были чрезвычайно гостеприимны.

Дневник руководителя экспедиции пестрит такими заметками: «Августа 19-го посетил нас еще раз Чупров, не испугавшийся далекой дороги, чтобы только принести нам в дар гостеприимства несколько прекрасных омулей, которых он достал у рыбаков на устье Кары и которые нам очень понравились после продолжительного употребления мясной пищи. Он также принес нам радостное известие, что господин Ковальский уже в тот день отправится в дальнейший путь и надеется доехать без хлопот до Обдорска».

После того как переводчик экспедиции отправился в Обдорск вместе с магистром М.А. Ковальским, Гофману потребовался новый толмач. Он нашел зырянина, который хорошо говорил не только на родном языке, но и по-русски, и по-самоедски. Однако тундровый полиглот пас большое стадо вдвоем со старшим братом. Ответ этого старика на просьбу Гофмана отпустить брата замечателен. Согласившись, тундровик добавил: «Мое стадо легче может обойтись без хозяина, чем ты без переводчика».

Ботаник и зоолог экспедиции Брандт обязан был тундровикам

своей жизнью. Экспедиция к тому времени уже достигла самой северной оконечности Полярного Урала – горы Константинов Камень (кстати, именно ей принадлежит честь назвать безымянную вершину, ей дали имя президента Российского Императорского географического общества – великого князя Константина). В одну из внезапных, но сильных снежных бурь Брандт простудился. У него начался жар, озноб, его лихорадило. Вскоре это прошло, но зоолог почувствовал сильную слабость в теле. Дальнейший путь мог и вовсе сломить этого дисциплинированного исследователя. У Гофмана было два выхода: либо возвращать экспедицию, либо оставить Брандта у ненцев. Посоветовавшись, они решились на второй вариант. Гофман оставил больному остатки своих «деликатесов» (это была крупа) и пообещал вернуться как можно быстрее.

Обязательство перед больным заставило путешественников мчаться на север почти без остановок. 24 августа они уже достигли берега Вайгачского пролива, разделяющего Баренцево и Карское моря. Пролив был чист ото льда. Гофман встретил пустозерских промышленников, которые могли бы перевезти его на остров Вайгач, благо пролив не превышал трех верст. Однако Гофману нужно было торопиться к больному Брандту, и он пожертвовал этим путешествием, хотя нелегко было отказать себе в удовольствии иметь право говорить: «Я был на Вайгаче».

Уже первого сентября Гофман и Брагин были у оленевода, приютившего больного зоолога. Брандт оправился от недуга. Впереди у путешественников лежал береговой хребет Пай-Хой.

Последний отрезок своего путешествия исследователи проделали по рекам.

По Усе уже двигалась шуга, но лодка благополучно добралась до Колвинского села, обитатели которого сеяли рожь и овес.

Можно было считать, что экспедиция закончена вполне благополучно.

Первое полярное предприятие Русского географического общества под руководством доктора Гофмана имело большой научный резонанс. К обработке собранных полевых материалов были привлечены многие известные ученые Москвы и Петербурга.

Как тут не вспомнить глубоко выстраданные строки ставшего к тому времени экстраординарным профессором астрономии в Казанском университете М. Ковальского, который, предваряя «свой» том общего труда «Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой», писал: «Теперь, когда я перебираю в моем журнале все обстоятельства путешествия, как летом, так и зимою, по этим негостеприимным странам, невольно рождается вопрос, как смотреть на эти лишения и трудности и можно ли назвать их настоящими трудностями, способными оставить после себя тяжелое воспоминание? Неудобства и трудность путешествия — это понятия относительные. Когда путешествие имеет целью исследование страны труднодоступной, когда оно знакомит вас с природою, которая была нам известна только по поверхностным и неточным описаниям, то трудность исчезает. Человек в состоянии победить многие неудобства жизни, в состоянии забыть довольство и спокойствие домашнее, он найдет черный сухарь, размоченный в ключевой воде, вкуснее лучших блюд, если только он воодушевлен любознательностью, если цель, которой он желает достигнуть, возбуждает в нем живой интерес».



Следует упомянуть еще об одной задаче экспедиции Гофмана, которая объясняет интерес к ней Министерства финансов. «Высшее горное начальство дало приказание сделать горные разведки, преимущественно найти золотые россыпи». Руководитель, к своему сожалению, вынужден был обескуражить «высшее начальство».

Но если подводить ее итоги, то полученные результаты можно оценить поистине на вес золота.

*Анатолий ОМЕЛЬЧУК,
член Союза писателей России,
президент ГТРК «Регион-Тюмень»*

*Фотографии из фонда окружного
музея геологии, нефти и газа*

*Трудный путь исследователей
Полярного Урала*

Солнце отражается в металле...

ТАЛАНТЫ И ПОКЛОННИКИ

В ООО «Сургутгазпром» работают яркие представители народного и самодеятельного творчества, известные спортсмены, поэты, публицисты, художники.

Сегодня речь об одном из них – о сотруднике Вынгапуровского ЛПУ Валерии Чалом.

Удивительный человек, профессиональный художник Валерий Чалый многие годы работает в северном крае. Да как работает: что ни год, то новые произведения, новые проекты, не оставляющие равнодушными, пожалуй, никого.

А все начиналось с того самого момента, когда Валерий вдруг понял, что его талант и неудержимая энергия могут по-новому раскрыть жизнь коллектива Вынгапуровского ЛПУ, его проблемы, историю и весь окружающий мир.

Свое творчество художник Чалый выражает не только в традиционных живописных полотнах, не только в монументальных скульптурах снежных городков. Он ищет себя в так называемом «техническом» творчестве, в том направлении, когда главным материалом становятся отслужившие срок детали газоперекачивающих агрегатов, автомобилей, других образцов техники XX века. В них можно увидеть многое! Но то, что делает Чалый, поражает воображение ценителей его таланта.

Летом 2005 года работники Вынгапуровского ЛПУ вошли в историю как персонажи эпических художественных полотен, выполненных Валерием Чалым. Своих коллег он изобразил в образе римских патрициев и легионеров. Был когда-то в Вынгапуровском ЛПУ коровник. Долгое время его использовали по назначению, а три года назад он превратился в картинную галерею. Дело в том, что стараниями Валерия Чалого коровник пережил нешуточную метаморфозу – он превратился в Вынгапуровский «филиал Эрмитажа». Его коридоры украшают полотна передвижной картинной галереи, которые вполне соответствуют духу соцреализма. Валерий Чалый не без юмора посвятил картины конкретным событиям в становлении станции. «Вынгапуровский Рембрандт», сочетая живопись, графику и портретный жанр, умудрился соединить историческое прошлое с настоящим временем. Получился эдакий слепок компрессорной станции в оригинальном историческом ракурсе. Особый интерес вызвало полотно, на котором художник изобразил коллег в антураже древней эпохи, не забыв вложить им в руки вполне современные атрибуты.

Это была одна из первых работ, где просматривались люди, которые работают в Вынгапуровском ЛПУ. Но художник искал новые направления реализации собственного видения мира, видения окружающей действительности и товарищей по работе. Он пробовал свое творческое «Я» в различных жанрах, в различных манерах исполнения художественных полотен. К 60-летию Победы в Великой Отечественной войне Валерий создал великолепную серию работ соответствующей тематики, которая была признана лучшей в системе ООО «Сургутгазпром», лучшей в Ямало-Ненецком автономном ок-





руге. Эта графическая серия под общим названием «Штрафбат» раскрыла оригинальный взгляд художника на события Великой Отечественной войны, доказала его способность творить по велению сердца, философски осмысливать действительность.

Сегодня Валерий Чалый достиг высокого профессионального уровня, он замечен, принят в своем профессиональном цеху. Но он идет своим путем. Точно так, как в свое время сделал это старейший художник древнего Пскова – Смирнов, который вместо кисти избрал инструментом художника кузнечный горн и наковальню, точно так, как знаменитый Коненков, который нашел свой особый путь в искусстве.

В хитросплетениях механических узлов и деталей газоперекачивающих агрегатов Валерий отыскивает фрагменты живой природы, с невообразимой творческой фантазией соединяет их в одно целое и создает неподражаемые образцы техногенного

художественного творчества. Так родился восьмиметровый аллигатор, который нашел свое пристанище на одной из стен гаражного комплекса Вынгапуровского ЛПУ. Выполнен он из деталей ГТК-10, отслуживших свой срок. Аллигатор до сих пор поражает воображение гостей и работников Вынгапуровского линейно-производственного управления своей мощью, своей «похожестью» на оригинал, своим неповторимым воплощением видения художника.

А затем был «Комар» – герой Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Вездесущий комар. Его помнят первые нефтяники, газовики, строители трубопроводов, первые жители Сургута и Нефтеюганска, Когалыма и Ноябрьска, Нижневартовска и Мегиона... Он был везде. Он был одним из самых значительных, самых запоминающихся «героев» покорения Западной Сибири. И вот он – в металле, художник Чалый – снова в своем стиле. Из технических

*Шедевр художника –
северный комар*



*Этот крокодил из железа
вызывает восхищение,
но никоим образом страх...*

деталей он творит памятник этому «великому существу». Глаза – фары от «убитого» мотоцикла, ноги – кардан и амортизаторы от «Жигулей», усики – клапаны от грузовой машины, нос – паяльная лампа. Все узнаваемо и все неизвестно, потому что художник трепетно относится к мелочам, делает так, что отжившие век детали и запасные части получают вторую жизнь и становятся настоящим символом эпохи освоения Западной Сибири. Смотреть на это произведение – одно удовольствие, смотреть и понимать, что фантазия художника способна творить чудеса, что в каждой, пусть самой совершенной, детали техники мы повторяем то, что за многие миллиарды лет творила природа, а вслед за ней в эпоху технологической цивилизации и Человек.

Недавно в Вынгапуровском ЛПУ заложили аллею героев. И здесь не без

участия художника Валерия Чалого. Дело в том, что после реконструкции первого цеха компрессорной станции было принято решение о демонтаже трех машин. Эту работу успешно выполнило ремонтно-строительное управление № 4. Тогда-то Чалый предложил на историческом месте воссоздать образы тех, кто строил КС-1, кто стоял у истоков управления, кто тысячи дней работал на этой площадке. Валерий набросал эскизы фигур, обработал и отшлифовал материал и в конце лета установил на площадке скульптурную группу.

– Сердце турбины – ротор. Когда-то он приводил в движение агрегат, а теперь он увековечен, – рассказывает о своем творческом замысле художник. – Он придал композиции достоверность. На этом месте стоит он уже более 25 лет. Железо в композиции представлено во всей своей

красе, но люди в ней крепче металла. Фигуры героев узнаваемы. Одна из них напоминает начальника ГКС Владимира Земляка. В жизни это доброжелательный и деловой руководитель, у него крепкая стать, спокойный характер. Остальных из группы можно назвать собирательными образами. В ком-то люди узнают Ивана Федоровича Додона, в ком-то Алексея Владимировича Калашникова, в ком-то других ветеранов Вынгапуровского ЛПУ.

Оспаривать нет смысла – каждый видит по-своему, каждому близки и понятны те или иные моменты истории, те или иные действующие лица недалекого прошлого управления.

Застывшие в металле люди решительно жестикулируют. И это их оживляет. Они не объемные, а рельефные, словно прилегают к воображаемой стене. Возможно, если бы такая стена была, то фигуры смотрелись бы несколько иначе. Сейчас фоном для них стали молодые сосенки, а к центру аллеи ведут дорожки. Это пути передвижения людей на станции, откуда всегда ясно видится композиция аллеи героев.

В холодные северные дни аллея смотрится несколько сиротливо, но стоит выглянуть солнцу, как отражаются его скупые лучи в отполированном металле. Загораются огнем в память о тех, кто устанавливал и обслуживал агрегаты первой компрессорной станции четверть века назад.

И опять же сегодня, в январе 2007 года, оживает картина прошлого. Этот миг навечно остановила в металле умелая рука газовика и художника Валерия Чалого.

Наталья НОСОВА

Фотографии из архива газеты
«Сибирский газовик»



Фрагменты из художественного проекта
о событиях Великой Отечественной войны

Герои лирических произведений – газовики Западной Сибири

*«У ветра мы пощады
не просили...»*

АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ЖИРНОВ родился в селе Сулак Саратовской области. Окончил Саратовский политехнический институт, работал в производственных объединениях «Средазтрансгаз», «Саратовтрансгаз», с 1980 года – в производственном объединении «Сургуттрансгаз». Автор поэтических сборников.

Строители газопровода

Мы прибыли сюда из разных мест,
Чтоб заселить поселок Пионерный.
Двойные нары были как насест
Для передышки – мускулам и нервам.
Мы прибыли сюда из разных мест,
Из всех пределов матушки-России.
И если дул свирепый норд иль вест,
У ветра мы пощады не просили.
Газеты нас подняли в высоту
Плакатно – без пороков и «фантазий».
Мы жили разное... А начистоту:
Газопровод тащили мы из грязи.

Демьянское лукоморье

Осенних хлопот мишура,
Тайга, набрякшая дарами.
Играет солнышко с утра,
Но холода не за горами.
Пакуй мешки – настал момент,
Пыжуй патроны для азарта!
У нас есть важный документ –
Топографическая карта.
И вот уж в небе вертолет.
Сосредоточены, побриты,
Летим туда, где нас не ждет
Простор урманский, деловитый.
Где соболя и глухари,
Олени где тропой ходят,
Где от зафи и до зафи
По Лукоморью леший бродит.
И всемогущий Госпромхоз
Над всем. Он как наместник Бога.
Он, как Москва, не любит слез,
Чуть что – и скатертью дорога...
И вот желанная изба,
Абаз на утлых курьих ножках.



И паутина как резьба,
Точней, как пряжа на окошках.
В поленьях дремлют топоры,
И весла в лодках без работы,
Река шумит из-под горы,
Угрюмо ухает болото.
Но там и там среди тайги –
Следы былой лежневки торной.
Природы северный оплот
Первопроходцами подорван.
Тут где-то есть наш старый друг!
И вот он сам – не припозднился.
Иван. Семь верст ему не крюк,
На чай вечерний появился.
И разговорам нет конца,
Не гаснет лампа до рассвета.
Вопрос тревожит молодца: зачем ты здесь?
Но нет ответа. Зачем?
Ответ ищут у Фета...

*«Эту долю мы выбрали
сами с тобой...»*

ПЕТР ФЕДОРОВИЧ КАРАНИНСКИЙ родился 1 апреля 1944 года в деревне Софьино Башкирской АССР. Окончил Уфимский нефтяной институт, работал на опытно-промышленном химическом заводе города Стерлитамака, нефтехимкомбинате «Каустик».

В системе ООО «Сургутгазпром» с 1979 года. Начиная строительство Южно-Балыкской КС и Сургутского завода стабилизации конденсата. Сегодня Петр Федорович – ведущий инженер КИПиА ПТУ «Сургутгазэнергоремналадка».

Горит Полярная звезда,
Сиянья всполохи в зените...
А мы с тобой пришли сюда,
Чтоб проложить стальные нити.
Пройти по вечной мерзлоте,
На грани двух тысячелетий...
Ну кто сказал, что мы не те?
За нас ответит «время в третьем...»
Мы разменяли «четвертак» –
Не так уж много и не мало...
И в вихре яростных атак –
Дошли до самого Ямала...

Ветеран

Сюда в тайгу, к костру у таежных болот,
Будто только вчера прилетел вертолет.
Мы любовно его называли бортом,
Оставляя сугубо свое на потом.
Что с тобой, ветеран?
Почему в глазах твоих грусть?
Я с тобой во вчера, как и ты, не вернусь.
Не травь, отведи затуманенный взор.
Как всегда, разведи у болота костер.
Мы с тобой напоили теплом материк.
Ты и вправду расклеился, глупый старик.
Седина тебе в бороде, бес – в ребро.
Знаю, делал ты людям только добро.
Здесь, в тайге, у костра, к югу тянется нить.
Не грусти, старина, ну кого нам винить?
Эту долю мы выбрали сами с тобой –
Эту трассу – «Газпром», с головной – «Уренгой».

Таежный романс

Я прихожу к тебе, как в храм,
С душой больной, исповедальной.
Скажи, я все тебе отдам,
А сам уйду дорогой дальней.
Ты осени меня крестом,
Я умоляю, сделай милость.
И не пытай меня о том,
Что вдруг со мною приключилось.
Пусть догорю я, как свеча,
На трассе, вспыхнувшей любовью.
Не прилетите Вы тотчас
К больному Вами, к изголовью.
Не знаю, что тому виной:
Твоя весна, моя ли осень.
Любовь живет в душе больной
И исцеления не просит.

Николай Григорьевич Прищепа родился в 1941 году. Работал на строительстве междугородних кабельных линий, магистральных газопроводов. Адреса его трудовой деятельности разбросаны по всей территории бывшего Советского Союза – от республик Средней Азии до Закавказья, Украины, Белоруссии, Литвы, Латвии... В системе объединения «Сургуттрансгаз» Н.Г. Прищепа начал работать слесарем КИПиА Самсоновского ЛПУ в 1980 году. В 1997 году уволился в связи с выходом на пенсию.

Обратно годы не вернуть,
Уже в бессрочном я запасе.
Невероятным был мой путь,
Почти вся жизнь прошла на трассе.
Сменялись годы, города.
И разные встречались люди:
Одни исчезли без следа,
Других я вечно помнить буду.
Запомню тех, кто не хитрил,
Кто жить достойно умудрялся,
Кто в захолустье не хандрил,
Не спился и не растерялся.
Кто возводил газопровод,
С изъёмом быта не считался,
Кто приезжал сюда на год
И на всю жизнь потом остался.
Кто предан трассе всей душой,
Себя не чувствуя в запасе...
Кто бредит о Земле большой,
А там – грустит о трассе.
Для них работа – как страда.
Порою просто безрассудно
Спешить бестрепетно туда,
Где, безусловно, будет трудно.
Трудиться, не страшась невзгод,
Так может избранная каста.
Они особенный народ,
И имя им – энтузиасты.
Здесь есть мои ученики,
Я своего дождался часа.
И мне по-прежнему близки
Салым, Самсоновка и трасса.



СОДЕРЖАНИЕ

Региональный
научно-популярный
журнал
«Кристалл» № 1 (13)

ЯНВАРЬ 2007 ГОДА

ББК 63.3
П76.12.83.3(0)6

ПО ЗАКАЗУ УЧРЕЖДЕНИЯ
ХМАО – ЮГРЫ
«МУЗЕЙ ГЕОЛОГИИ,
НЕФТИ И ГАЗА»

ИЗДАТЕЛИ:
ГП «Полиграфист»
г. Ханты-Мансийск

ООО «Сибирский краевед»
г. Сургут

ISBN 978-5-89846-588-9

ЯРЧАЙШАЯ СТРАНИЦА В ИСТОРИИ ЮГРЫ <i>Вениамин МАРЧЕНКОВ</i>	1
ПРИОРИТЕТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ <i>Игорь ИВАНОВ</i>	2
МАСШТАБНЫЕ СТРОЙКИ ПЛЮС РЕКОРДНЫЕ СРОКИ <i>Вениамин МАРЧЕНКОВ</i>	5
СУРГУТГАЗПРОМ: ЦИФРЫ И ФАКТЫ	10
ВПЕРЕДИ БЫЛИ ПРОФЕССИОНАЛЫ <i>Владимир МАМЧУР</i>	11
ОБЪЕКТ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ <i>Галина МАРЧЕНКОВА</i>	16
ЭПОХА «ГЕНЕРАЛА» ВАЖЕНИНА <i>Вениамин МАРЧЕНКОВ</i>	17
О ЧЁМ ПИСАЛА СУРГУТСКАЯ ГАЗЕТА «К ПОБЕДЕ КОММУНИЗМА» <i>В. МАТВЕЕВ</i>	22
ВНИМАНИЕ! КОНКУРС!	23
МУЗЕЙ ОАО «ГАЗПРОМ»: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ	24
ДРУЖНАЯ ТРУДОВАЯ СЕМЬЯ КС-13 <i>Андрей ОНЧЕВ</i>	27
ПО СУТИ И ДОЛЖНОСТЬ <i>Борис ТЕРЕХОВ</i>	29
ЮГРА ПИШЕТ НОВЫЙ СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ <i>Андрей ФАТЕЕВ</i>	33
ЗАГАДКИ И ОТВЕТЫ СЕВЕРНОГО УРАЛА И БЕРЕГОВОГО ХРЕБТА ПАЙ-ХОЙ <i>Мариан КОВАЛЬСКИЙ</i>	36
В «СЕРДЦЕ» ПОЛЯРНОГО УРАЛА <i>Анатолий ОМЕЛЬЧУК</i>	38
СОЛНЦЕ ОТРАЖАЕТСЯ В МЕТАЛЛЕ... <i>Наталья НОСОВА</i>	42
ГЕРОИ ЛИРИЧЕСКИХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ – ГАЗОВИКИ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ	46

КОЛЛЕКТИВ АВТОРОВ
К 18 «Кристалл» № 1 (13). Региональный научно-популярный журнал по истории освоения и развития Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции.
(Авторский проект Вениамина Марченкова, Ольги Соляр, Лилии Цареградской)
Ханты-Мансийск : Полиграфист, 2007. – 48 с. : 76 ил.

© Учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
«Музей геологии, нефти и газа», 2007
© Оформление. ГП «Полиграфист», 2007

«Кристалл» № 1 (13)
Региональный научно-популярный журнал по истории освоения и развития Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции

Главный редактор О.А. Соляр
Редактор-составитель Л.В. Цареградская
Редактор номера В.И. Марченков
Технический редактор И.С. Шумдетская
Вёрстка И.В. Булатов, Э.О. Красильникова
Корректор О.А. Перетятко

Использованы фотоматериалы из фондов окружного музея геологии, нефти и газа, архивов редакции газет «Читающая Югра», «Слово народов Севера», «Сибирский газовик», из фондов музея истории ООО «Сургутгазпром», архива РИИЦ «Нефть Приобья» ОАО «Сургутнефтегаз», ГП «Полиграфист», личного архива Вадима Пихновского

Оригинал-макет, вёрстка, цветоделение и печать выполнены ГП «Полиграфист».

Подписано в печать 29.01.2007 г. Формат 60х90/8. Бумага мелованная. Гарнитура Times New Roman.
Печать офсетная. Усл. п.л. 3,00. Тираж 2000 экз. Заказ № 385
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра Тюменской области
628011, г. Ханты-Мансийск, ул. Мира, 46. Тел.: 3-29-84, 3-49-91.
E-mail: polygraf@wsmail.ru

2007 ФОТОКОНКУРС 2008



Светит, но не греет...

Вадим Пихновский

Телефон для справок: г. Ханты-Мансийск, 8 (34671) 3-32-72

**Просветительский туристический проект
«Нефтяная эпопея Среднего Приобья»**

**«Звёздные пути
первопроходцев»**

*Туристический двухдневный маршрут:
Сургут, Нефтеюганск, Пойковский и Ханты-Мансийск*

**По вопросам организации
экскурсий обращаться:**

г. СУРГУТ

ООО «Сибирский краевед»
(3462) 32-47-72, 23-42-50

ЗАО «Сургутинтур»
(3462) 45-79-03

г. ХАНТЫ-МАНСИЙСК

Учреждение ХМАО – Югры
**«Музей геологии,
нефти и газа»**
(34671) 3-29-25, 3-32-72

Гостиничный комплекс
«На семи холмах»
(34671) 5-53-60, 5-56-90

Почти каждый уик-энд, начиная с мая 2006 года, группы любопытствующих и равнодушных к истории родного края сургутян, нефтеюганцев, хантымансийцев отправлялись и будут отправляться в интереснейшее путешествие. В Югру и по Югре.

Довольно-таки благополучная жизнь на Югорской земле была предопределена и отвоевана трудом, знаниями, везением, характером и интуицией конкретных людей. Это первопроходцы геологи – В.Г. Васильев, Ф.К. Салманов, Р.Ш. Мамлеев, геофизик В.П. Федоров, буровики – Г.П. Еремин, В.М. Агафонов, С.И. Пономарев, операторы по добыче нефти и газа – Н.А. Червяков, Е.К. Пименов, В.И. Чекашкин, а также – строители, водители, повара, учителя, врачи, работники культуры, приехавшие и оставшиеся здесь в далекие и уже, как оказалось, исторические 50–60-е годы XX века.

О их судьбах вы узнаете по пути следования на комфортабельном автобусе из рассказа профессиональных экскурсоводов, увидите до боли

привычные контрасты северных городов: бараки, балки, временки – рядом с невероятными дворцами, музеями, стадионами и концертными залами.

Наиболее остро это ощущается в столице округа Ханты-Мансийске. Музеи Природы и Человека, геологии, нефти и газа, памятник покорителям Югры, мост через Иртыш, Славянская площадь и храмовый комплекс Воскресения Христова – вот неполный перечень культурных объектов, которые вы посетите.

Великое открытие XX века – нефть и газ Западной Сибири – стало главным в жизни первопроходцев, а их звездный путь – главным фундаментом построения сильной и богатой России.

Тур «Звездные пути первопроходцев» дает Вам возможность узнать больше о своем крае, увидеть и показать своим детям, внукам и друзьям настоящие результаты своего труда.

**ВЫБОР ОСТАЕТСЯ ЗА ВАМИ:
СУРГУТ, НЕФТЕЮГАНСК, ПОЙ-
КОВСКИЙ И ХАНТЫ-МАН-
СИЙСК ЖДУТ ВАС!**