

# С СУМКОЙ ДЕНЕГ ... БЕЗ ОХРАНЫ!

## НЕФТЕПРОВОДЧИКИ

**В октябре отметила свой 80-летний юбилей Прасковья Ивановна Богатырь. В ее трудовой книжке – общий стаж 49 лет и 6 месяцев, из них более половины она проработала в структурах нефтепроводного транспорта. Практически с самого начала трудового пути в далеком 1946 году труд Прасковьи Ивановны был связан с финансово-экономической сферой.**



Родилась она в одном из сел Новосибирской области, где выросла и окончила школу, последующие 12 лет отработала на селе – на предприятии Заготзерно, где освоила ряд специальностей от счетовода до бухгалтера. Потом были еще семь лет работы в Райпотребсоюзе, пока в 1965 году наша

героиня не переехала с мужем в Красноярский край. В это время в Сибири вовсю кипели масштабные стройки будущей системы магистральных нефтепроводов, и супруг Прасковьи Ивановны принял решение связать судьбу с этой перспективной отраслью.

«Многие отговаривали нас, – вспоминает Прасковья Ивановна. – Покидая насиженные места, конечно, волновались. Как устроиться на новом месте? Как быть с бытовыми трудностями? Но мы были не из тех, кто боится перемен, да и снабжение поселков, где жили строители нефтепроводов, отличалось в лучшую сторону. Так мы стали жить в вагончике на трассе строившегося нефтепровода Усть-Балык – Омск. Чуть позже был начал налаживаться, переехали в Демьянск, где строились дома для таких как мы работников СУ-5 треста Нефтепроводстрой».

В этот период работа Прасковьи Ивановны заключалась в поездках по трассе с отчетами и крупными суммами

наличных денег, которые необходимо было выплачивать работникам на местах. Как она не боялась ездить на попутках, летать на вертолетах с огромными подотчетными средствами, да еще и в одиночку? На подобный вопрос эта скромная невысокая женщина улыбается и разводит руками: никто же ведь не догадывался, что я везу в сумке кроме бухгалтерских отчетов! Так она не раз объездила трассы нефтепроводов – от Тюменского севера до Павлодара, от Урала до Красноярского края.

«Обычным делом были полеты на самолетах Ан-2, вертолетах. Ну а про поездки на грузовиках вдоль трассы и говорить не стоит, – рассказывает наша юбилярша. – Видели, как строились города и поселки в непроходимой тайге, как создавалась сегодняшняя нефтедобывающая и нефтепроводная отрасль. Самое главное – вокруг были очень дружные и открытые люди. В таком коллективе работалось легко и плодотворно.

Сегодня, спустя годы, если предоставляется возможность, стараемся общаться, поддерживать связь».

В 1970 году их семья получила квартиру в Омске, а еще через год П.И. Богатырь перешла на работу в РСУ УТМН. Здесь Прасковья Ивановна отработала до 1996 года, когда вышла на заслуженный отдых. Двое из четырех детей нашей героини трудятся, продолжая семейную династию: старшая дочь Тамара работает в тресте «Нефтегазспецстрой», а младший сын Борис – на трассе ВСТО в Якутии. Большая семья разрослась за эти годы – 6 внуков и 1 правнучка очень любят Прасковью Ивановну, и быть может кто-то из них, окончив обучение, тоже со временем вольется в ряды сотрудников АК «Транснефть».

Иван Захаров



**На трассе МН, в ожидании вертолета, 1969 год**

Недавно свое 80-летие отметил Дмитрий Иванович Таборов, ветеран труда «Трансбнефти», проживающий в поселке Каштан.

Более четверти века он отработал шофером на НПС «Каштан», но перед этим судьба не раз бросала по стране замечательного человека. Судите сами – родился в Пензенской области, потом с родителями переехал в Алтайский край, позже оказался в Горьком (сегодня – Нижний Новгород). Когда Дмитрию Ивановичу было 12 лет, на нашу страну напала фашистская Германия, и отца забрали на фронт. Погиб он в ожесточенных боях под Москвой, мать с сыном вернулись в Пензенскую область, где трудились в местном колхозе с утра до вечера. Тяжестей и лишений военного времени хватало, но была тяга к жизни, знаниям, труду, и невзгоды преодолевались.

Оказавшись в 1945 году в пережившем блокаду Ленинграде, Д.И. Таборов поступил на Кировский завод, тут же окончил автошколу. Много работал, принимал участие в восстановлении города. В 1949 году наш герой был призван в ряды Советской армии, где в артиллерийских войсках отслужил три года. Но и на этом географические странствия не закончились: после армии были шоферские будни вначале в Соликамске (Пермский край), затем в Орске (Оренбургская область). В это время в жизни Дмитрия Ивановича происходят большие перемены, он знакомится со своей будущей женой Марией Ильиничной, с которой впоследствии они воспитали двух сыновей. В 1962 году он поступает на работу шофером в филиал автобазы №5 города Красноярск, базировавшейся в Боготольском районе. Годом позже он приходит на НПС «Каштан», где ветер странствий завершается, и начинаются 26 лет трудового пути водителя станции.

«Станция росла буквально на моих глазах, – вспоминает Дмитрий Иванович. – Я даже застал временные перекачивающие дизельные установки. В начале условия работы были самые спартанские: никакого благоустройства, машины тонули в грязи, техника была изношенная и капризная. Людей возили в так называемом «грузотакси» – крытом тентом грузовике ГАЗ-51.

## НАСТОЯЩИЙ ВОДИТЕЛЬ



Дорог в современном понимании тоже почти не было. По разбитым старым трактам, проселкам и каким-то колеям посреди абсолютного бездорожья грузы и людей требовалось регулярно доставлять. Хватало забот и проблем – как сейчас помню поломку перегруженной машины посреди пути, да еще и на горе. Как находились силы и терпение, сам удивляюсь! Но работа есть работа, и нужно уметь справляться со всеми задачами. По трассе я проезжал на грузовике до 1970 года, когда пришел первый автобус ПАЗ, и я стал его водителем».

Надо отметить, что состояние техники, на которой в те годы выполнялись перевозки, было далеко от идеального. Условия эксплуатации были крайне жесткими, «выбивание»

новых машин давалось любой структуре предприятия очень тяжело. Да и руководству НПС тоже было не до комфорта – первая машина для начальника станции Григория Макаровича Колмейцева была на базе вышедшего вида какого-то автомобиля скорой помощи, чуть позже уже при Владимире Леонтьевиче Казачке в автопарке появился УАЗ. Кстати, Д.И. Таборову довелось поработать не только на обычной, но и на специализированной технике: на погрузчике и на экскаваторе. Он многое освоил, получил богатейший практический опыт, который не раз пригодился ему в трудных ситуациях.

«В середине 1970-х пригнал из Омска на станцию автобус КАВЗ, – продолжает свой рассказ Дмитрий Иванович. – Это была уже машина относительно современная, с 8-цилиндровым двигателем, правда тут тоже не обошлось без истории. В силу того, что приобрести для организации автобус в то время было почти нереально, нам достался КАВЗ в комплектации «лаборатория». Естественно, что нам подобная «начинка» салона была не нужна, но избавиться от нее было еще полдела. Где взять сиденья для людей? Объездили все соседние автобазы, собирали, что не нужно. Потом сами делали пассажирский салон. Сегодня все просто – купили автобус в нужной комплектации, а тогда доходило вот до такого «сделай сам».

Работа водителем на НПС «Каштан» для нашего юбиляра стала завершением его трудовой карьеры – в 1989 году он вышел на пенсию. Дмитрий Иванович настолько ярко и интересно рассказывает о том легендарном времени, когда создавалась система магистральных нефтепроводов «Трансбнефти», что кажется, как будто все это отдалено от нас несколькими годами. Когда он говорит о любимой работе, его речь изобилует яркими примерами, практическими тонкостями и техническими деталями, и собеседнику становится ясно, что этот человек – настоящий профессионал своего дела.

Евгений Белкин

## В СИБИРИ И НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ



26 октября отметил свой юбилей Сергей Филиппович Левченко, ведущий инженер, заместитель начальника отдела главного энергетика по вдольтрассовым линиям и электрохимзащите. За плечами этого замечательного человека – более четырех десятилетий трудового стажа, из которых 37 лет отдано ОАО «Трансбнефть». За эти годы Сергей Филиппович прошел разные ступени трудового пути.

В далеком 1972 году он пришел на наше предприятие инженером электриком в проектно-конструкторское бюро. Тогда С.Ф. Левченко

занимался проектированием объектов строительства и расширения второй очереди МН Омск – Иркутск, МН Красноярск – Иркутск.

В 1977 году перешел в отдел эксплуатации инженером по электрохимической защите. Участвовал в наладке системы ЭХЗ строящегося МН Омск-Павлодар, реконструкции электрохимзащиты Ленинского РНУ.

Одной из ярких страниц его биографии стала длительная зарубежная командировка в Ирак в 1982-85 годах, где Сергей Филиппович принимал участие в проектировании и создании не-

фтепроводной системы этой далекой арабской страны. Вернувшись на родное предприятие, он много и активно работал в области строительства и эксплуатации систем ЭХЗ. Бывало и так, что ему приходилось брать на себя большую ответственность – в отсутствие главного энергетика в 2003 году 8 месяцев отвечал за работу всего отдела и справился с ней на «отлично».

Сегодня Сергей Филиппович занимается вопросами строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации вдольтрассовых линий и электрохимзащиты.

Коллеги отзываются о нем как о высококлассном специалисте в своей сфере, тактичном в отношении с коллегами, исполнительным, ответственно относящимся к поручениям. Сергея Филипповича отличает профессионализм в решении вопросов по защите от коррозии МН, НПС, совместной защите подземных коммуникаций, вдольтрассовых линий и других принимаемых решений.

К поздравлениям в адрес юбиляра присоединяется и редакция «Нефтяной магистрали».

Иван Захаров