

## Вблизи станций выросли города

Только благодаря железной дороге от Тюмени до Сургута, а далее до Нижневартовска, Надыма и Ямбурга удалось обустроить крупнейший на планете Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. Он и сегодня кормит практически всю нашу страну.

Укладка последнего звена пути на 575 километре железной дороги между Салымом и станцией "Юганская Обь". 3 декабря 1973 года.

Но мало кто вспоминает, что у истоков строительства железной дороги стоит Александр Протозанов. Будучи первым секретарём Тюменского промышленного обкома КПСС, он добился принятия в 1963-м постановления Совета министров СССР "Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области".

Этот исторический документ помимо создания объединения "Тюменнефтегаз", Гипротюменнефтегаза и Тюменского индустриального института, организации телефонно-телеграфной связи с Сургутом, Мегионом, Шаимом, Усть-Балыком и Игримом, проектирования аэродромов в Сургуте, Игриме, Мегионе, Ханты-Мансийске и нефтепровода для транспортировки нефти с Усть-Балыкского, Сургутского и Мегионского месторождений предписывал Совету министров РСФСР "рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве железной и автомобильной дорог Тюмень – Тобольск – Сургут и к 1 января 1964 года представить в Госплан СССР предложения по этому вопросу с необходимыми технико-экономическими обоснованиями".

Используя свои связи в высших эшелонах власти (до прихода в Тюмень Протозанов долгое время возглавлял управление по проверке партийных органов ЦК ВКП(б), а затем ему вместе с Георгием Жуковым доверили "наводить порядок" в восставшей против просоветского правительства Венгрии) и присущую ему настойчивость, первый секретарь Тюменского обкома в буквальном смысле пробил это постановление. Ведь изначально на поступившее предложение в Госплане РСФСР наложили следующую резолюцию: "Огромные запасы нефти и газа, о которых много говорят тюменцы, не более чем плод провинциального и большого воображения".

Александр Протозанов, заручившись поддержкой Алексея Косыгина и Николая Байбакова, дошёл до самого Никиты Хрущёва, который отнёсся к идеям тюменцев весьма лояльно. Постановление союзного правительства обязывало Совет министров РСФСР обеспечить подготовку к промышленному освоению запасов нефти и газа в Тюменской области и организовать пробную эксплуатацию открытых месторождений уже в 1964-1965 годах.

Геннадий Богомяков, на протяжении семнадцати лет стоявший во главе нашего огромного региона, убеждён: если бы Александра Протозанова в Тюмени не было, то за годы освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса не удалось бы сделать и половины. Протозанов лично курировал все перспективные стройки, отстаивая интересы территории, в том числе при строительстве железной дороги.

Изначально проектные институты страны, которым поручили подготовить технико-экономическое обоснование сооружения северо-сибирской магистрали, выдали свои варианты. Новосибирский Сибгипротранс, например, проталкивал идею строительства дороги до Сургута из Томска или Омска. Уралгипротранс с Ленгипротрансом настаивали на маршруте от Ивделя или Тавды до Сургута. Проектировщики упорно обходили стороной Тюмень и Тобольск.

Руководство Тюменской области почти полтора года потратило на хождения по правительственным коридорам в Москве, доказывая, что единственным правильным решением будет строительство транспортной магистрали от Тюмени на Тобольск и Сургут. И 17 апреля 1965-го Государственная экспертная комиссия утвердила задание на проектирование железной дороги Тюмень - Тобольск – Сургут. А 8 декабря того же года вышло распоряжение Совета министров СССР о начале строительства 710-километровой трассы в район Сургута. Выполнение этой задачи Министерство транспортного строительства поручило коллективу "Абаканстройпути", завершившему прокладку трассы мужества до Тайшета.

Ровно полвека тому назад - в первом квартале 1966-го – аппарат управления, строительно-монтажные поезда, автобазы, отделения временной эксплуатации и прочие подразделения этого прославленного управления, переименованного в "Тюменьстройпуть", были передислоцированы из Хакасии в Тюменскую область. Тысячи людей переезжали, оставляя обжитые места, меняя благоустроенные квартиры на вагончики и палатки, в лучшем случае – на сборно-щитовые дома.

- Важнейшее значение имел тот факт, что во главе этого коллектива стоял опытный и мудрый человек - Дмитрий Коротчаев, – подчёркивает Геннадий Богомяков. – Мне приходилось многократно встречаться с ним и на трассах, и в московских кабинетах. Помню, с каким уважением его принимал тогдашний министр транспортного строительства Евгений Кожевников, как он внимательно выслушивал ставящиеся перед ним вопросы и старался решать их.

К слову, рабочее движение от Тюмени до берега Оби открыли в декабре 1973-го. Железная дорога среди болот и тайги была проложена в кратчайшие сроки. Уже в августе 1975-го первый железнодорожный состав по двухкилометровому мосту прибыл на станцию "Сургут". Построили этот мост за три с половиной года при нормативах в шесть лет.

В условиях, приближенных к боевым, "Тюменьстройпуть" пробивал дорогу в Лангепас, Мегион, а в ноябре 1976-го привёл первый рабочий поезд на станцию "Нижневартовск". Осенью 1977-го дотянул рельсы до станции "Когалымская", а весной 1978-го - до станции "Ноябрьская". В 1979-м поезд прибыл на станцию "Пурпе". 28 декабря 1980-го было уложено последнее звено железной дороги Тюмень – Сургут - Уренгой.

Вблизи тех станций выросли современные города. Здесь работают крупнейшие предприятия, добывающие две трети всей нефти и 90 процентов природного газа, за счёт которых во многом и живёт наша большая страна.

Если бы Александра Протозанова в Тюмени не было, то за годы освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса не удалось бы сделать и половины.

Геннадий Богомяков: " Дмитрий Коротчаев – это человек с большой буквы, полноправный участник создания могучего Тюменского нефтегазового комплекса, который кормит и ещё долгие годы будет кормить Россию."

Андрей Фатеев