

# ГОРЮЧЕЕ БЫЛО КРОВЬЮ ПОБЕДЫ



ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА НЕФТЕГАЗОПРОМЫШЛЕННИКОВ РОССИИ

Геннадий Иосифович Шмаль

*Есть события, над которыми время не властно, и чем дальше в прошлое уходят они, тем яснее становится их величие. К таким событиям относится Великая Отечественная война.*

*Незабываемыми страницами вошли в историю подвиги советских воинов у стен Брестской крепости, под Москвой и Ленинградом, Сталинградом и Новороссийском, на Курской дуге и в других славных местах. Десятки, сотни тысяч подвигов в годы войны совершено нефтяниками, строителями нефтегазового комплекса страны. Преодолевая огромные трудности сурового военного времени, нефтяники обеспечивали бесперебойное снабжение фронта, регионов страны горючим и нефтепродуктами.*

*Наша страна в 70-й раз отметила День Победы. Этот праздник навсегда останется и радостным и трагическим. Мы гордимся нашей победой, но помним и о страшной цене, которую заплатил за нее наш народ.*

В завоевательных планах фашистской Германии энергетические ресурсы определяли очень многое. И нефтяной фактор имел существенное влияние на характер и ход войны. Нефтяные ресурсы Советского Союза сыграли значительную роль в решении Гитлера напасть на нашу страну. По свидетельству генералов фюрера, они вообще стали главным мотивом этого решения.

3 июля 1941 года, выступая перед генералитетом вермахта, Гитлер заявил: «Пришло время заглянуть вперед. Речь идет об открывшейся возможности завладеть Донбассом и кавказским нефтяным районом. Для операции на Кавказе потребуются крупные силы, но за нефть следует заплатить любую цену. Тем более что захват Кавказа позволяет оккупировать Иран, оседлать перевалы на ирано-иракской границе».

Сегодня мы имеем десятки тысяч исторических трудов, воздающих должное полководцам и героям и объективно повествующих о том, как всё происходило. Но находятся в разных странах

и такие «историки», которые пытаются переписать ход Великой Отечественной, представить эту войну как «неизвестную»... Ответим жестко и принципиально: Великая Отечественная война и миру, и в особенности нам, живущим в России, нам, нефтяникам и газовикам, хорошо известна.

Для начала приведу воспоминания Матвея Марковича Крола, именитого нефтяника, ветерана войны и труда, участника штурма Берлина, опубликованные в его книге «От Берлина до Тюмени» (М., 1995): «Когда во время штурма Берлина 5-я ударная армия захватила здание рейхсканцелярии и гестапо, в наши руки попали секретные документы, раскрывающие античеловеческие цели развязанной фашистами бойни. Привожу ряд поистине страшных документов.

В плане «Барбаросса», составленном в январе 1940 года, то есть за 1,5 года до нападения на Советский Союз, Гитлер писал: «Россия нужна только как источник существования Германии, население достаточно сохранить на уровне не более 25%, а остальное население поголовно уничтожить».

Альфред Розенберг... в книжке «Миф XX века» утверждал, что славяне размножаются «как черви» и теснят арийскую расу на запад. Поэтому, пока немцы имеют превосходство в технологии и вооружении, Германия должна напасть на Советский Союз и уничтожить основную часть населения для «очистки пространства».

Гиммлер писал в газете Das Schwarze Korps: «Нашей задачей является не германизировать Восток в старом смысле этого слова, то есть привить населению немецкий язык и немецкие законы, а добиться того, чтобы на Востоке жили только действительные представители германской крови, а остальных уничтожить».

Перед нападением на Советский Союз Гитлер образовал комиссию из биологов во главе с генерал-лейтенантом СС профессором Абелем с «участием ученых» из Италии, Японии и Испании. Ей дано было задание изучить народы, населяющие СССР, и представить их биологическую оценку. В результате родился «труд» на 200 страницах, где 33 народа Советского Союза, в том числе все славянские народы, были признаны по уровню развития «недочеловеками». На одной из страниц я видел страшную резолюцию Гитлера: «Уничтожать и безжалостно истреблять как пакостных животных, как бешеных собак».

В архивах был найден проект строительства 15 заводов по изготовлению мыла из человеческого жира. Один из этих заводов был построен в Польше, в районе Гданьска, а строительство двух других планировалось под Москвой.

Уничтожение целых народов собирались поставить на поток...

Фактов подобного рода можно привести множество, но и приведенных достаточно, чтобы понять страшную сущность фашизма. Нужно сделать всё возможное, чтобы фашизм не мог возродиться ни в каком виде».

Мнение этого автора следует уважать, как, впрочем, и точку зрения миллионов других советских людей, прошедших горнило войны и возродивших страну из руин.

Вернемся в те памятные, такие значимые для него и для всех нас годы.

Уже летом 1941-го фашистская угроза нависла над Кавказским регионом. Прифронтовым городом стал Грозный.

Когда фашистские войска стали активно развивать наступление от района Моздока, на подступах к Грозному развернулись ожесточенные бои. В начале октября город буквально вспыхнул от обрушившихся на него бомб. Горели разрушенные здания и сооружения, резервуары с нефтью, вышли из строя около 100 скважин, но захватить важнейший нефтепромысловый район и вывести его полностью из эксплуатации противнику не удалось.

Мало того. Когда осенью 1941 года столица страны Москва оказалась в опасности, бакинские нефтяники обратились к ней со словами: «Москва родная! Сегодня ты в опасности. Но ты не одна. С тобой наша могучая Родина. С тобой и бакинцы, с тобой весь азербайджанский народ. Наша дружба в эти суровые дни крепка как гранит. Она – основа нашей грядущей победы... Мы клянемся бороться за нефть так, как сражаются на фронте героические защитники Москвы».

Нефтяники-бакинцы с честью выполнили свое обещание. За 1941 год было добыто, несмотря на огромные трудности, тяготы и лишения военного времени, рекордное для республики количество нефти – 23,5 млн т. В 1942 году Грозный дал стране 1,4 млн т нефти.



Летом 1942 года враг прорвался в предгорья Кавказа. В этих условиях Государственный Комитет Оборона (ГКО), придавая особое значение ускоренному развитию нефтяной промышленности на востоке страны, принял решение в 2-месячный срок – до 15 октября – перебазировать из Азнефти, Грознефти, Майкопнефти в районы Волги, Урала, Средней Азии и Казахстана большую часть рабочих и служащих, буровое и эксплуатационное оборудование.

ГКО обратился к бакинским нефтяникам с призывом перебазироваться в необжитые нефтяные районы. По воспоминаниям Николая Константиновича Байбакова, наркома нефтяной промышленности, «страна видела в бакинских нефтяниках гвардейцев, способных совершить величайший трудовой подвиг. И тем больше была их ответственность» (Байбаков Н.К. Нефтяной фронт. М., 2006).

Из Баку на восток были перебазированы в полном составе с рабочими, инженерно-техническими работниками и всем буровым оборудованием, инструментом и строительными механизмами все девять контор бурения, нефтеразведочные и нефтестроительные тресты. «На колесах» оказался весь цвет нефтяной промышленности Азербайджана: прославленные мастера бурения, крупные организаторы нефтяного производства, высококвалифицированные инженерно-технические и опытные партийные работники, мастера по добыче нефти. Более 10 тыс. бакинских нефтяников, большинство с семьями, организовано выехали в восточные районы.

Около половины всех кадров, перебазированных из Азербайджана, было направлено в Куйбышевскую область. Многие из них оказали большое влияние на развитие нефтяной промышленности не только данной области, но и страны в целом. Оборудование эвакуированных заводов монтировалось на непригодных площадках и немедленно пускалось в работу, и уже в начале 1942 года на ряде заводов начался выпуск продукции, необходимой для обороны.

Один эпизод из того времени. Переброска всего тяжелого оборудования и людей была произведена по Волге и Каме в тяжелейших условиях военного времени. Оборудование подошло к Краснокамску накануне ледостава Камы. Необходимо было в кратчайшие сроки разгрузить баржи. Положение усугублялось тем, что тяжелые насосы «Идеал» в Астрахани грузились портальными кранами на верхнюю палубу барж-автобусов, а разгружать надо было на элементарный причал без подъемных механизмов при крутом берегу. Выручила смекалка буровиков и вышкомонтажников: с причала оборудование за-таскивалось на крутой берег сразу же при помощи установленной на нем буровой лебедки.

Сегодня, к сожалению, приняты критические тона в оценке действий и решений представителей власти в то время. Но жизнь показала, каким в высокой степени прозорливым, имевшим огромное народно-хозяйственное значение для страны было решение ГКО о перебазировании на восток страны буровых, вышкомонтажных, строительных, машиностроительных и других предприятий, многих тысяч высококвалифицированных специалистов нефтяной промышленности Азербайджана и Северного Кавказа. Выполнение данной задачи не только ускорило развитие Урало-Поволжья, но и заложило прочную базу дальнейшего бурного развития нефтегазовой, нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности страны в целом.

Трудности активизировали творческие импульсы людей. Сколько родилось в то время новых идей и находок! Большое значение для развития буровых работ в Урало-Поволжье имело внедрение турбинного бурения. Первыми энтузиастами турбинного бурения в восточных районах, а именно в Башкирии, были инженеры А.Т. Шмарев, М.А. Потюкаев и буровые мастера П.П. Балабанов и И.Д. Куприянов, впоследствии ставшие лауреатами Государственной премии СССР. Развитию этого метода способствовало перебазирование в начале войны Экспериментальной конторы турбинного бурения из Баку в Краснокамск.

Значительная часть нефти Краснокамского месторождения залегала под болотистой местностью, городскими постройками. Трудности освоения этих участков месторождения могли быть устранены при условии решения проблемы бурения наклонно направленных скважин в твердых породах. Определенный опыт бурения таких скважин турбобурами в мягких породах уже имелся в Баку, в Краснокамске же работа продолжилась. В новогоднюю ночь 1943 года буровой бригадой мастера А.А. Абубекирова было начато бурение первой на востоке страны наклонно направленной скважины, которое было успешно завершено уже в феврале. Благодаря освоению новой технологии была создана качественно иная форма организации буровых работ при разработке нефтяных



месторождений, расположенных под труднодоступными местностями: болотами, горами, реками и т.п., получившая название «кустовой метод». Именно разбуривание Краснокамского месторождения кустовым методом значительно сократило затраты на обустройство площади и бурение и ускорило темпы его освоения. Данный метод впоследствии нашел широкое применение при освоении многих месторождений как на суше, так и на море.

Деятельность нефтяников в период Великой Отечественной войны является поистине героической. За годы войны было открыто 34 новых нефтяных и газовых месторождения, в том числе 21 в Волго-Уральском регионе. Были заложены основы изменения географического размещения нефтяной промышленности и мощного роста добычи нефти в стране. Было открыто богатейшее газовое Елшанское месторождение в Саратовской области, ввод которого в разработку в 1942 году позволил перевести промышленность Саратова на газ за счет построенного за 20 дней газопровода Елшанка – Саратов. В Куйбышевской и Оренбургской областях было открыто 4 газовых месторождения и впервые спроектирован и построен трубопровод для транспортировки газа протяженностью 165 км. Газопровод Бугуруслан – Похвистнево – Куйбышев позволил ликвидировать топливное голодание крупного оборонно-промышленного центра.

Героическая работа геологов, нефтяников, нефтегазостроителей... Налаживание подачи горючего под самым носом у фашистов в гибнущий Ленинград чего стоит!

Подвиг создателей этой «артерии жизни», по сути военного объекта стратегического назначения, даже сегодня волнует и поражает воображение специалистов. Рассказы о нем из поколения в поколение передаются строителями подводных переходов магистральных нефте- и газопроводов нашей страны. В фантастически сложных условиях была создана уникальная транспортировочная артерия, в немалой степени позволившая сорвать планы фашистов по уничтожению города на Неве...

Вспомним подробности.

Известно, что блокада Ленинграда, длившаяся с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года, является одним из самых тяжелых периодов Великой Отечественной войны. К началу своей первой военной осени город, в котором к тому времени насчитывалось более 2,5 млн жителей, по суше оказался полностью отрезанным от Большой земли. Оставалась только Ладога. Однако с падением Шлиссельбурга фашисты вышли к этому крупнейшему пресноводному озеру Европы и теперь контролировали самую южную его кромку, а также простреливали Неву почти на всём ее протяжении. С севера, захватив почти всю территорию между Финским заливом и Ладожским оз. (Выборгский, Приозёрский и частично Всеволожский районы), армия Финляндии, союзницы Германии, при поддержке гитлеровцев придвинулась вплотную к Ленинграду. А в ходе дальнейших боев оказались перерезанными вражескими войсками многие транспортные коммуникации и захваченными основные порты не только на западном, но и на восточном берегу Ладоги.

Чтобы замкнуть второе кольцо окружения, врагу оставалось пройти считанные десятки километров. В распоряжении же наших войск остались участки необорудованного и почти пустынного побережья и болотистой местности. В этом районе за Ладогой, который стал на весь период 900-дневной блокады ближайшим тылом Ленинградского фронта, была в широких масштабах осуществлена программа по сооружению портов, многочисленных пирсов и причалов, перевалочных баз и складов, погрузо-разгрузочных путей и железнодорожных станций. Сюда был направлен основной поток грузов с Большой земли, а в обратном направлении эвакуировали горожан и наиболее ценное оборудование. Но в Ленинграде, который для врага превратился в неприступный бастион, всё острее ощущалась нехватка продуктов питания, медикаментов, боеприпасов, топлива... К зиме особенно стал сказываться дефицит горючего, резервы которого быстро таяли.

Сегодня трудно установить, кто первым выдвинул смелую и оригинальную идею о строительстве трубопровода через Ладожское оз., поскольку проблемой обеспечения окруженного города горючим в условиях, приближенных к фронтовым, занимались тысячи и тысячи людей. Многие руководители и специалисты различных ведомств ломали голову над тем, как эффективнее организовать эту работу.

Каким образом решить задачу, аналогов которой не было ни у нас, ни за рубежом? На тот момент имелись только риторические вопросы: где взять специалистов, если в стране подобные





трубопроводы никто не строил? как обеспечить стройку трубами (а их потребуется более 30 км!), насосным оборудованием, емкостями для горючего? докачают ли головные насосы горючее до нужной точки – приемной эстакады, ведь насосную станцию посреди озера не поставишь? удастся ли вести работы скрытно, когда позиции противника совсем рядом? как обеспечить маскировку столь протяженного линейного объекта и не привлечь внимания вражеской воздушной разведки?

На первых порах бывало и так: вместо рабочего чертежа исполнитель получал листок с набросанной «на коленке», примерной схемой будущего объекта. Такая «документация» делалась с надеждой на опыт, ответственность и инициативу всех участников стройки. Несмотря на трудности, эскизный проект, подлежащий дальнейшей разработке в полевых условиях, был утвержден 1 мая 1942 года.

В соответствии с проектом трасса трубопровода должна была пересечь Шлиссельбургскую губу недалеко от ледовой переправы, которая после 20 апреля прекратила свое существование. Протяженность магистрали высокого давления диаметром 4 дюйма составила 30 км, в том числе 8,5 км по суше на обоих берегах и 21,5 км по дну Ладоги на глубинах от 1 до 12,5 м. Чтобы уменьшить подводную часть, головные сооружения решили расположить на оконечности мыса Кареджи. Сюда предстояло проложить железную дорогу, построить станцию Коса, сливную эстакаду на 12 цистерн, а на случай бомбежки на удалении друг от друга расположить основные и резервные насосные установки производительностью по 45 куб. м/ч каждая и передвижные электростанции. Резервуарный парк склада горючего на 1285 куб. м из вертикальных емкостей, также рассредоточенных по локальным группам, следовало заглубить и обваловать грунтом. На западном берегу трасса трубопровода выходила в район действующей железнодорожной станции Борисова Грива. Здесь требовалось проложить отвод и построить пункт налива горючего в автоцистерны, а возле самой станции оборудовать склад на 800 куб. м, насосную установку и наливную эстакаду на 10 железнодорожных цистерн. Производительность трубопровода должна была составить до 400 т горючего в сутки. Таким образом, даже если не учитывать жесткие сроки и прифронтовую обстановку, чтобы реализовать этот сложный и смелый в техническом отношении проект, создателям Ладожского трубопровода предстояло совершить настоящий подвиг..

В книге А.Д. Гвишиани «Феномен Косыгина. Записки внука. Мнения современников» (М., 2004), где говорится об особой роли Алексея Николаевича в создании бензопровода, есть упоминание о первой женщине – тяжелом водолазе Нине Васильевне Соколовой: «В ее ведении было всё инженерно-техническое обеспечение трассы, которая прокладывалась по дну Ладожского озера». Действительно, в ту суровую военную весну 1942 года военинженер 3-го ранга Н.В. Соколова и ее соратники А.П. Бураченко, В.К. Карпов, П.П. Серебряков и другие закаленные эпроновцы блестяще выполнили чрезвычайно важное и сложное задание ГКО.

В районе дер. Коккореево на западном берегу озера, на песчаном пляже, примыкавшем к лесу, проектировщики наметили место для основной монтажной площадки, а в густом лесу – для производственной базы, землянок и укрытий для строителей перехода. Где только можно велся поиск изоляционных и других строительных материалов, сварочных и опрессовочных агрегатов, компрессоров, насосов, запорной арматуры, деталей труб. После напряженных поисков руководство осажденного города сообщило, что трубы – правда, предназначенные для нефтедобычи – имеются на территории Ижорского завода в Колпино. Но линия фронта от предприятия настолько близко, что немецкие корректировщики отслеживают любые передвижения между цехами и артиллерия открывает прицельный огонь... Отгрузку труб с завода, а это около 1 тыс. т, военные вели только ночью, строго маскируя свои действия. В течение недели значительная часть труб была доставлена на берег Ладоги, к дер. Коккореево. Там, следует добавить, уже действовал штаб строительства бензопровода. Трубы сразу попадали в руки классных специалистов сварочного и монтажного дела, командированных Главнефтеспецстроем с других особо важных объектов из разных городов страны.

Никто из специалистов в то время не имел опыта возведения подобных сооружений, всё делалось впервые. Работали, не считаясь ни с чем – ни с силами, ни со временем. Варили и монтировали трубы по 17 часов в сутки. Плетни растаскивали в ночное время. Фонарей не зажигали, горелку сварочную маскировали... Были и бомбежки, и артобстрелы, и человеческие жертвы. И всё



же о бензопроводе фашисты не догадывались. Основной удар они наносили по воинским подразделениям и водной переправе.

Гидравлические испытания подтвердили высокое качество сварочно-монтажных работ. Укладку подводной части бензопровода было решено осуществлять методом наращивания длинномерных плетей от западного берега к восточному. На песчаном участке озерной поймы, имевшем пологий спуск к воде, по настоянию подводников смонтировали две спусковые дорожки длиной по 300 м. Три четверти каждой дорожки находилось на суше, а 75-метровый отрезок уходил в мелководье. В целях маскировки сборку и сварку труб производили в лесу, а на открытой площадке работали только в темное время суток. Примерно треть от общего количества составляли трубы длиной 5–7 м с толщиной стенки 7–8 мм, на концах они имели резьбу и муфту. Решено было свинчивать их в секции и для плотности обваривать резьбовые соединения электродуговой и газовой сваркой. Остальные трубы – без резьбы, с толщиной стенок 4,5–5,5 мм – соединялись между собой сваркой.

Не зная химического состава металла и не имея возможности выполнить механические испытания стыков, соединения труб подводного перехода специалисты решили «для верности» укреплять муфтами. Сварочные работы выполнялись двумя проверенными способами: поворотный стык – электрической дугой, а неповоротный – только газовой горелкой.

Одновременно с установкой переднего конца на головной понтон, оснащенный буксирным механизмом и подъемными якорными устройствами, рабочие к самой секции пеньковыми веревками привязывали бревна. Это позволяло обходиться без дефицитных понтонов при транспортировке трубы, имевшей отрицательную плавучесть. Береговые отмели не давали буксирному пароходу возможности приблизиться к головному понтону. Поэтому примерно в 150 м от берега на якорях был установлен плашкоут, оборудованный ручной 3-тонной лебедкой с буксировочным тросом. После того как головной понтон подтягивался на достаточно глубокое место, за дело принималась команда буксирного парохода. К вытянутой концевой части секции стыковали и приваривали следующую секцию. Дальнейшая вытяжка секций по спусковым дорожкам продолжалась до тех пор, пока длина плети не достигала 1,2–1,5 км. Связь между участниками операции при вытяжке секций и транспортировке готовых плетей осуществлялась с помощью армейских раций, установленных на берегу и буксирном пароходе.

Быстрота выполнения операций по подгонке и сварке плетей между собой во многом зависела от погоды. В среднем один сеанс длился 3 часа 20 минут. Приваривая плети одну к другой, подводники с 31 мая по 14 июня 1942 года проложили всю озерную часть бензопровода. В общей сложности было отбуксировано и соединено в нитку 15 плетей. Контрольное водолазное обследование накануне испытаний показало, что бензопровод расположился на дне без провисаний и с естественным радиусом изгиба в местах поворота трассы. Береговые участки на мелководье (на глубинах до 1,5 м) с помощью гидромонитора заглубили в грунт. После завершения всех работ по трубопроводу прокачали воду и приступили к испытаниям керосином под давлением 20 атм.

Обследование каждого стыка водолазами и тщательный контроль образования масляных пятен на поверхности воды в течение 72 часов с плавсредств показали, что все работы были выполнены качественно.

Утром 19 июня правительственная комиссия подписала акт приемки бензопровода в эксплуатацию, оценив работу всех участников стройки на отлично. Было особо отмечено высокое качество сварочно-монтажных работ. Из 5,8 тыс. сварных стыков незначительный дефект был обнаружен только на одном. Тщательное повторное обследование стыка водолазами позволило сделать вывод, что утечки керосина практически нет. Поэтому дефект решили не устранять. По трубопроводу сразу была начата перекачка автомобильного бензина. К вечеру того же дня на конечную точку – в район станции Борисова Грива – стало поступать по 17–18 т горючего в час. Таким образом, уже в первые сутки своей работы бензопровод вышел на проектную производительность.

За всё время эксплуатации бензопровода ни военно-воздушные, ни военно-морские силы противника ни разу не смогли сорвать поставку горючего по бензопроводу. Ладожская «артерия жизни» так и не была обнаружена врагом и действовала бесперебойно до тех пор, пока того требовала военная обстановка. И только весной 1943 года, когда Ладога в который раз напомнила о сво-



ем сложном характере, насосы бензопровода на восточном берегу были остановлены: уровень озера стал небывало быстро подниматься и в течение одной только ночи большая часть мыса Кареджи оказалась затопленной. Потребовалось срочно перенести весь комплекс головных сооружений, включая насосную станцию, на другое место. После этого общая длина линейной части бензопровода увеличилась до 34 км, а подводная достигла 26 км.

Глубокое уважение всем тем, кто с честью выполнил свой долг перед Родиной в годы Великой Отечественной войны, проявил мужество, доблесть, нестигаемую волю к победе. Тысячи и тысячи ученых, геологов, строителей, нефтяников, газовиков вершили великий подвиг, титаническим упорством и трудом помогая добиваться победы над врагом, а впоследствии открывали земные кладовые и шаг за шагом завоевывали суровые пространства, осваивали новые нефтегазоносные территории, отдавали обществу, Российскому государству богатства недр. Все, кто не щадил себя на полях сражений и в тылу, – герои своего времени. Их имена останутся в памяти потомков, а их дела, составляющие славу и гордость отрасли, будут вечно служить примером высокого профессионализма и мужества.

Конечно, всех мы не можем перечислить поименно, но вспомним работников отрасли, удостоенных звания Героя Советского Союза: Шетиеля Семеновича Абрамова – преподавателя Грозненского нефтяного института, кандидата геолого-минералогических наук; Гогу Григорьевича Агамирова – летчика-истребителя, до войны работавшего слесарем в «Грознефти»; Николая Михайловича Алексева – летчика-истребителя, до войны – инструктора производственной практики ФЗУ «Нефтеуч» в Грозном (высокое звание присвоено посмертно); Егора Фроловича Асташина – командира батальона, старшего инженера по подготовке кадров ВПО «Союзнефтеспецматериалы» Миннефтепрома СССР; Владимира Ивановича Басманова – командира роты саперов, инженера отдела капитального строительства НПУ «Бузулукнефть» объединения «Оренбургнефть»; Георгия Павловича Бахвалова – летчика-наблюдателя, инженера-геолога Укрнефти Миннефтепрома СССР; Александра Федоровича Васько – летчика-штурмовика, заместителя начальника военизированной части по предупреждению и ликвидации открытых нефтяных и газовых фонтанов Укрнефти Миннефтепрома СССР; Шакира Юсуповича Гатиатуллина – кавалериста, механика цеха конторы бурения №1 треста «Туймазабурнефть» объединения «Башнефть»; Кузьму Иосифовича Гуренко – электрослесаря на грозненских нефтепромыслах, участника защиты Ростова-на-Дону и Яско-Кишиневской операции (звание присвоено посмертно); Сергея Аникановича Долженкова – участника битвы за Кавказ и операции по освобождению Левобережной Украины, директора учебно-курсового комбината НПУ «Бугурусланнефть» объединения «Оренбургнефть»; Михаила Гавриловича Замулу – пулеметчика, старшего мастера механического участка Калужского завода «Нефтебурмашремонт» объединения «Укрнефть» Миннефтепрома СССР; Алексея Кирилловича Кортунова – командира стрелкового полка, министра строительства предприятий нефтяной промышленности СССР, министра газовой промышленности СССР; Павла Михайловича Кутепова – командира стрелкового батальона, участника форсирования Днепра, взятия Херсона, работника объединения «Краснодарнефтегаз»; Владимира Александровича Латышева – летчика-истребителя, заместителя командира эскадрильи гвардейского истребительного авиационного полка, начальника отдела руководящих кадров и члена коллегии Госкомнефтепродукта РСФСР; Василия Ильича Мыхлика – дважды Героя Советского Союза, летчика-штурмовика, участника сражения на Курской дуге и штурма Кёнигсберга, начальника отдела комплектования промышленного строительства северных районов треста «Союзнефтекомплект» Миннефтепрома СССР; Андрея Акимовича Некрасова – пулеметчика, участника боев за освобождение Венгрии, после войны работавшего плотником геолого-поисковой конторы треста «Пермнефтеразведка» объединения «Пермнефть» Миннефтепрома СССР; Талипа Латыповича Нуркаева – автоматчика, участника боев за освобождение Молдавии, старшего оператора по добыче нефти и газа НГДУ «Туймазанефть» объединения «Башнефть»; Самата Салаховича Садриева – командира отделения стрелкового полка, участника форсирования Днепра, машиниста цементировочного аппарата, бригадира электросварщиков НПУ «Лениногорскнефть» объединения «Татнефть».



В России практически нет семей, которые бы не пострадали во время войны 1941–1945 годов, названной впоследствии Великой Отечественной. Сегодня пугает то, что война, связанная фашистской Германией, не отпускает нас до сих пор. Только уже в других измерениях, в других формах. Могли ли мы еще 15 лет назад думать, что через 70 лет после победы мы вновь услышим фашистские лозунги, увидим нацистские марши на украинской земле, которую освобождали наши отцы и деды, наши коллеги по профессии? Широко известен тост «За русский народ!» Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина, произнесенный 24 мая 1945 года на приеме в Кремле в честь командующих войсками фронтов. Страшно то, что ныне само слово «русский» некоторые средства массовой информации стараются отождествить с понятиями «шовинист» и даже «фашист». Однако здравомыслящая часть общества не приемлет идеологического вранья, исторических подтасовок, фальшивой демократии.