

3. Дүйсенбаева Ж. Ә.Кекілбаев ирозасы: халық аңыздары мен көркемдік шешім. Алматы, 1999 ж. 98 б
4. Кекілбаев Ә. Толғауы тоқсан тарих. Алматы. «Өлке» 1999 г
5. Кекілбаев. Ә. Азаттықтың ақ таңы. Алматы. Қазақстан, 1998 8 б

Аннотация

В статье раскрывается сущность произведений писателя, которые он раскрыл в каждом жанре литературы и его навыки письма, которые широко известны сегодня в мире. Стиль писателя, многогранность творчества и художественные идеи сделали его выдающейся личностью своего народа.

Ключевые слова: Несовершенный, совершенный ум, историческая личность, путешествия, философская работа, историческая справка, личный автограф.

Abstract

The article reveals the essence of the writer's works, which he revealed in each genre of literature and his writing skills, which are widely known in the world today. The style of the writer, versatility of creativity and artistic ideas made him an outstanding personality of his people.

Key words: Imperfect, perfect mind, historical personality, traveling, philosophical work, historical background, personal autograph.

FTAMP 52.47.29

Қ.С.Мұхитов

Х.Досмұхамедов атындағы Атырау мемлекеттік университеті
тарих ғылымдарының кандидаты, аға оқытушысы
Атырау қ., Қазақстан Республикасы

ocean_5@mail.ru

МҰНАЙ ҚҰБЫРЫНЫҢ САЛЫНУ ТАРИХЫ

Аңдатпа

Бұл мақалада Ембіде салынған тұңғыш мұнай құбыры туралы айтылады. Еліміздегі мұнай тасымалдау ісі осы Доссор-Ракуша мұнай құбырының салынуымен басталған болатын. Сонымен қоса, мақалада қанша мұнай өнімі осы құбыр арқылы тасымалданғаны сөз болады.

Негізгі сөздер: Баку, Батуми, Каспий теңізі, Қара теңіз, мұнай құбыры, керосин.

Мұнайды құбыр арқылы айдау алғаш рет АҚШ-а қолданылған екен. XIX ғасырдың ортасына таман Калифорния штатында мұнай өндіріле бастайды.

Бұл өндірілген мұнайды тұтынушыларға жеткізу керек болады. Сол себепті олар таудың басынан ағып жатқан бұлақтарды пайдаланады. Бұлақтардың суын арнайы жасақталған су қоймаларына жинайды. Қоймалар толған соң жиналған суды өзінің ағысымен қайтадан жібереді. Бірақ, осы жолы оған мұнай құйылған бөшкелерді қоса салып жібереді. Бөшкелер судың ағысымен таудың етегінде орналасқан қоймаларға дейін қалқып келеді. Осылайша аптасына бір-екі күн мұнай құйылған бөшкелерді жіберіп отырған екен. Бірақ, бұл әдіс мұнай шығатын барлық кен орындарына бірдей тиімді болмады. Барлық кен орындары биік жерде орналаспаған болатын. Ендігі жерде мұнай өндіретін кен орындарына темір жол желісін жақындатуды ойластырды. Бірақ барлық кен орындарына темір жол желісін тарту тағы да мүмкін емес еді. Сондықтан мұнайды тұтынушыларға жеткізетін жаңа тасымал жолдарын іздестіру қажет болды. Осы кезде әскерден демалысқа шыққан бригадалық генерал Сэмюэл Кернс мұнайды құбыр арқылы жеткізуді ұсынады. Бірақ оның бұл ұсынысын кен орындарының қожайындары қолдамайды. Көп кешікпей тағы да бір американдық өнертапқыш ағаштан құбыр жасап, мұнайды сол құбырмен айдап көруді ұсынады. Бұл ұсыныс та қолдау таппайды.

1865 жылы Ван Сикель деген есепші өзінің жеке қаражатын пайдаланып, құбыр жасап көреді. Диаметрі 5 см. болған бұл құбырларды бірімен бірін бұрандалар арқылы жалғайды. Құбыр кен орнынан өндірілген мұнайды 6 км. қашықтықта орналасқан темір жол бекетіне айдайды. Бұл құбыр тәулігіне 80 бөшке мұнай айдай алатын еді. Тәжірибе сәтті шығады. Осыдан бастап мұнай өндірушілер құбыр арқылы мұнай айдау ісіне зер сала бастайды. Осылайша, мұнайды құбыр арқылы тасымалдаудың тарихы басталады. Келесі жылы ұзындығы ұзындығы 16 км. болатын келесі бір құбыр іске қосылады. Чарльз Гетч деген өнертапқыш енді мұнайды сорғы (насос) арқылы айдап көреді. Бұл сорғы арқылы айдалған мұнай небәрі төрт сағат ішінде жеткізілді. Гетчтің бұл жобасынан кейін бірнеше аралық сорғы арқылы мұнай айдайтын құбырлар салына бастады. Соның арқасында құбырдың ені кеңіп, ұзындығы да ұзай берді. Әлемде салынған тұңғыш ұзын мұнай құбыры-Пенсильвания мен Питтсбург қаласының арасында жүргізілген мұнай құбыры еді. Ұзындығы 90 км. болған бұл мұнай құбырымен тәулігіне 7 500 баррель мұнай айдалған екен.

Бұдан да ұзын қашықтыққа құбыр тартыла бастайды. Мұнайды айдайтын және қабылдайтын стансалар салынады. Ұзын құбырлардың арасына бірнеше аралық сорғы орнатылады. Осыдан бастап, америкада ұзын қашықтыққа құбыр салу ісі кеңінен етек алды.

XIX ғасырдың ортасына таман Ресейде мұнай өндірісі кеңінен өріс ала бастады. Бұрын мұнай тек қана отын ретінде немесе арбаның дөңгелектерін майлайтын жағар май ретінде, малдың терісін емдейтін шипалы май ретінде пайдаланылған болатын. Сол үшін мұнайға деген сұраныс көп болмады. Осыған орай, XIX ғасырдың басында Ресейде мұнай өндірісі 300 тоннадан аспады. Бірақ, 1853 жылдан бастап мұнай өндіру ісінде күрт өзгеріс болады.

Сол жылы Львов қаласының дәрігерлері Игнаций Лукасевич пен Ян Зег керосин шамын ойлап тапқан болатын. Осыған орай бұрынғы май шамның орнын енді керосин шамы басты. Ал бұл шамға көп мөлшерде керосин керек еді. Сөйтіп, керосинге деген сұраныс мұнай өндіру ісін арттыруға себепші болды. Мұнай өндірісінің дамуы іштен жанатын двигательді ойлап табуға алып келді. Сол себепті, өнеркәсіп салалары енді жағар май мен мазутты отын ретінде пайдалануға көшеді. Ресейде мұнай өндірісінің динамикасын мына саннан байқауға болады. 1860 жылы 4 мың тонна мұнай өндірілген болса, 1864 жылы-9 мың тонна, 1890 жылы-3,8 млн. тонна, ал 1900 жылы-10,4 млн. тонна мұнай өндірілген екен [1]. Баку қаласының маңындағы «Балахан» деген елді мекенінде Н.И. Воскобойниковтың, «Сурахан» деген елді мекенінде В.Кокоревтың мұнай айыру зауыттары салынды. Бұл зауыттарға мұнайды арбаға байланған бөшкілермен немесе теріден тігілген сабамен (бурдюк) таситын еді. Бірақ, мұнайды мұндай жолмен тасу оның өзіндік құнын өсіріп жіберді.



Алғашында мұнай осындай тәсілмен тасылды

1863 жылы С-Перетбург университетінің доценті Дмитрий Менделеевке мұнай айыру зауытының иесі Василий Кокорев өтініш жасайды. Бакуге барып мұнай тасымалдаудың арзан жолын қарастырып келуді өтінеді. Егер пайда бермейтін болса өзінің зауытын сатып кетуді ойлаған екен. 1863 жылы Дмитрий Менделеев Бакуге келеді. Мән-жәйді өз көзімен көргесін мұнайды құбыр арқылы тасымалдауды және мұнай сақтайтын металл қоймалар жасауды ұсынады. Бірақ Менделеевтің ұсынысына Кокорев аса мән бермейді. Осыған орай, Ресейде мұнай тасымалдайтын құбыр арада он бес жыл өткесін ғана салынды.

Владимир Шухов пен Александр Бари 1876 жылдан бері дос болатын. Көп кешікпей, олар, «Ағайынды Нобель» компаниясының тапсырмасымен мұнай тасымалдау ісімен айналыса бастайды. Бұларға «Ағайынды Нобель» компаниясы тапсырыс берген еді. 1878 жылы желтоқсан айында Ресейде алғаш рет «Балахан-Баку» мұнай құбыры салынады. Мұны тарихта «Балахан-Қара қала» мұнай құбыры деп те атайды. Ұзындығы 8,5 шақырым

(шамамен 10 км.), ені 3 дюйм (7,62 см.) болатын бұл мұнай құбырының авторы Владимир Шухов болды. Құбыр бу сорғысы арқылы жұмыс жасап тәулігіне 80 мың пұт мұнай айдай алатын еді. Компания осы құбыр арқылы 1878 жылдың бір ғана желтоқсан айында 841 150 пұт мұнай айдаса, 1879 жылы 5 млн. 583 мың пұт мұнай айдаған екен. «Балахан-Баку» мұнай құбырының салынуы тасымалдау ісіне жұмсалатын қаржыны бес есеге үнемдеді. Мұнай құбырын салғанға дейін (1876 жылы), «Ағайынды Нобель» компаниясы Бакудан 6 мың 248 пұт керосин тасыса, 1879 жылы 551 мың 428 пұт керосин, 466 мың пұт мұнай қалдықтарын тасыған екен.



Балахан-Баку (Балахан-Қара қала) мұнай құбырының суреті

Келесі, 1879 жылы, екінші мұнай құбыры салынады. Сонымен қоса кәсіпшілік арасында қатынайтын темір жол желісі салынды. Көп кешікпей мұнайды құбырмен тасу темір жолмен тасуға қарағанда екі есеге арзан түсетіні анықталды.

1880 жылы «Инженер Баридың құрылыс кеңсесі» деп аталатын фирма құрылады. Фирмаға бас инженер етіп Владимир Шуховты алынды. Бұл фирма тұңғыш рет мұнай сақтайтын металл қоймалар ойлап табады. Сөйтіп, Д. Менделеевтің 17 жыл бұрын ұсынған ұсынысын жүзеге асырады. Фирма отыз жыл ішінде 3 240 осындай металл қоймалар жасап шығарған екен.

Әлемде мұнай құятын кемелердің пайда болуы да орыстың осы инженерінің есімімен байланысты. Владимир Григорьевич Шухов, 1885 жылы, Саратов қаласында алғаш рет өзен кемелеріне мұнай құятын баржа құрастырып шығарады. Шуховтың ойлап тапқан кемелері кейінгі жылдары Ембі мұнайын тасымалдауға да атсалысты.

Бұл кезде Еуропада американың керосині үстемдік етіп тұрған болатын. Сол себепті Ресейдің мұнай өнімін сыртқы нарыққа шығару үшін мұнай өндірушілер арасында бәсеке басталып кетті. Ресей үкіметінен өтініш жасағандардың алғашқысы америкалық Герберт Тведль болатын. 60-шы жылдары Филадельфияда мұнай айыру зауытын салған Тведльді Дмитрий Менделеев Ресейге шақырады. Тведль көп кешікпей Баку – Батуми мұнай құбырын салу үшін Серіктестік құрып, Ресей үкіметінен 40 жылға жалдауға

жер сұрайды. Оның бұл ойын Ресей үкіметі қолдамай, оның ұсынысынан бас тартады. Баку-Батуми мұнай құбырын салуды көздеген келесі бір кәсіпкер ол тау-кен инженері Иван Илимов болатын. Иван Илимов Баку мұнайын Батуми қаласына тасу үшін мұнай құбырын салуды және Батуми қаласында мұнай айыру зауытын тұрғызуды көздейді. Ол сыртқы нарыққа мұнай сатудың орнына оны зауытта айырып, сыртқа керосин сату қажет деп санайды. Оның бұл ойына Бакуде мұнай айыру зауытын салған мұнай өндірушілер мен Каспий теңізінде мұнай таситын көлік иелері қарсы болады. Сөйтіп Илимовтың ойы жүзеге аспай қалады. Баку мұнайы тек қана ішкі нарықта ғана сатыла береді. Осының салдарынан 1893 жылы Бакуде 1,5 млн.т. керосин жиналып қалған екен [2].

1896 жылы 23 мамырда Мемлекеттік Кеңес Баку – Батуми мұнай құбырын салу туралы шешім қабылдайды. Осы жобаны жасауды жол қатынастар министрлігінің инженері профессор Николай Леонидович Шукинге тапсырады. Үкіметтің шешімімен магистралға қажетті құбыр Варшава-Вена темір жол торабына қарасты Мариуполь мен Сосновица стансаларында дайындау міндеттелді. Мұнай айдайтын сорғы Бруклиндегі (АҚШ) «Вортингтон» фирмасынан алынды. Сөйтіп, 1898 жылы Баку-Батуми мұнай құбыры құрылысы басталып кетті. Құрылыс жұмысы қол күшімен жүргізілді. 16 жерге керосин айдайтын станса салынды. Сөйтіп, 1907 жылы маусым айында ұзындығы 882 км. болатын Баку-Батуми керосин құбыры салынып бітті. Бұл керосин құбырымен осы жылдың аяғына дейін 1 млн. тонна керосин айдалды. Баку-Батуми керосин құбырын салу үшін патша үкіметі 21 млн. сом қаржы жұмсаған екен. 1931 жылы керосин құбыры қайта жаңартудан өткізіліп мұнай айдайтын құбырға айналды. 1942 жылдың жазында неміс-фашист әскерлері Солтүстік Кавказға қауіп төндірген кезде бұл мұнай құбыры бөлшектеліп алынып, Астрахан-Саратов мұнай құбырын салуға жұмсалды. Ұлы Отан соғысы аяқталған соң Баку-Батуми мұнай құбыры қайтадан қалпына келтіріліп, 1999 жылға дейін жұмыс жасады. [3].

Қазақстанның солтүстік шығысында мұнай көздері бар екені ежелгі уақыттан бастап белгілі болған. 1857 жылы Северцев пен Борщовтың «Қырғыз даласының батыс бөлігіне жасалған геологиялық бақылауы» деген еңбегі жарияланады. Онда «Мұнайлы» (қазіргі Доссор) деген жерде «төбеден аққан су бетінде мұнайдың қалқып жүргені» туралы жазған болатын. 1892 жылы алғаш рет бұрғылау жұмыстары жүргізіліп, 1899 жылы Қарашұңғыл деген алаңнан мұнай фонтаны атқылайды. Көп кешікпей мұнай өндіру үшін алғашқы ұйымдастыру шаралары басталып, 1911 жылы өндірістік пайдалануға беріледі.

Өндірілген мұнайды Ресейдің орталық аудандарына тасу үшін мұнай құбырын салу керек болады. Сол үшін «Орал-Каспий мұнай қоғамы» (ОКМ.Қ) мен «Ембі» мұнай өндіру және сауда акционерлік қоғамы Каспий теңізіне мұнай айдау үшін қолайлы жаға іздейді. Көп кешікпей Каспий теңізінің жағасында орналасқан Ракуша елді мекенін таңдап алып, сол жерге мұнай қабылдайтын айлақ салуға кіріседі. Үкіметтен тағы да 25 десятина жер алып,

мұнай құятын резервуарлар мен мұнай айыратын зауыт салады. 1914 жылы Ракушада 4 100 тонналық 16 резервуар болады [4]. Ракуша айлағынан 16 км. жерде Үлкен Ракуша аралы болатын сол аралға да мұнай қабылдайтын екі резервуар орнатады. Тағы да жер жалдап алып, Доссордан Ракуша айлағына дейін аралықта ені алты дюйм болатын екі мұнай құбырын жүргізеді. Кейін, «Ембі-Каспий» мұнай қоғамы тәулігіне 150-170 тонна мұнай айдайтын Мақат-Доссор мұнай құбырын салды [5]. Ракуша айлағымен Үлкен Ракуша аралына дейін жердің бетімен құбыр тартылады. Мұнай таситын кемелерге аралдан айдалып келген мұнайды құю үшін теңіздің ортасына баржа қойды. Оны зәкірге (якорь) орнатып, мұнай құятын жабдықтармен жасақтады. Себебі мұнай таситын кемелер аралға жақын келе алмайтын еді. Теңізде орналасқан баржаға мұнай айдау үшін құбырды теңіздің түбімен жүргізді. Сонымен қоса Доссор мен Мақатқа және Ракуша айлағына үш сорғы бекеттері салынды. Әрбір сорғы бекеттеріне 50-60 ат күшіне тең «Горнсби» деп аталатын моторлар орнатылады. Сонымен қоса Доссор кәсіпшілігі мен Ракуша айлағына екі мұнай айыру зауыттары салады.

«Доссор-Ракуша» мұнай құбырын салу үшін «Ембі» қоғамы 571 мың сом, ал ОКМ.Қ фирмасы 540 мың сом қаржы жұмсаған болатын. Ұзындығы 63 км. болатын бұл мұнай құбырымен 1912 жылы 820 тонна мұнай айдалып, Ракуша аралынан Астраханға тасылған екен.

Кестеде 1915 жылы Доссор-Ракуша мұнай құбырымен айдалған мұнай көлемі келтірілген (6).

№	Қоғамның аты	Шикізат күйінде	Керосин күйінде	Барлығы
1	«Ембі» мұнай қоғамы	197 тонна	106 239 тонна	106 436 тонна
2	«ОКМ.Қ»	28 913 тонна	145 490 тонна	174 403 тонна

1912 жылы қараша айында Орал-Каспий мұнай қоғамы (ОКМ.Қ) мен Ембі» қоғамы үкіметтен жалдап алып, Доссор кәсіпорнынан Ракуша поселкесіне өзінің алты дюймді мұнай құбырын салуға кіріседі. Бұл мұнай құбырлары 30-жылдарға дейін Орал-Ембі ауданынан өндірілген мұнайды орталыққа жеткізіп тұрған. Құбырмен мұнай айдау үшін Доссор мен Мақатта насос бекеттері салынады. Әрбір насос бекеттеріне 50-60 ат күшіне тең қос-қостан «Горнсби» деп аталатын моторлар орнатылады. Сонымен қоса насос бекеті мұнайды теңіздегі баржыға айдау үшін Ракуша поселкесіне де салынады.

1916 жылы «Ағайынды Нобельдер» серіктестігі Новобогат мұнай көзін пайдалану үшін өндіріске дайындауға кіріседі. Себебі бұл мұнай көзіндегі 2/64 санды ұңғыдан мұнай фонтаны атқылаған болатын. Бұл жерден көп көлемде мұнай өндіремін деп есептеген Серіктестік Новобогаттан Ракуша поселкесіне дейін мұнай құбырын салуды жоспарлапты. Тіпті Орал казактары басқармасынан құбыр салу үшін рұқсат та алған екен. Бірақ кейін барлау жұмыстары көп нәтиже бермеген соң құбыр салынбай қалады.

Төмендегі кестеде мұнай өндіретін компаниялар мен мұнай құбырлары және мұнай айыру зауыттары көрсетілген.

№	Орналасқан жері	Компанияның аты	Мұнай сақтайтын резервуар	Мұнай құбырының аты	Мұнай айдайтын сорғы
1	Доссор кәсіпшілігі	«Ембі» мұнай қоғамы мен «ОКМ.Қ»	«Ембі» мұнай қоғамына қарасты 1 зауыт пен «ОКМ.Қ» қарасты 1 зауыт болды	«Доссор-Ракуша» мұнай құбыры	1 «Горнсби» мұнай сорғысы (әрбіреуінде 50-60 ат күші бар)
2	Мақат кәсіпшілігі	«Ембі» мұнай қоғамы		«Мақат-Доссор» мұнай құбыры (тәулігіне 150-170 тонна мұнай айдай алатын)	2 «Горнсби» мұнай сорғысы (әрбіреуінде 50-60 ат күші бар)
3	Ракуша кәсіпшілігі	«Ембі» мұнай қоғамына қарасты 1 керосин зауыты мен «ОКМ.Қ» қарасты 1 керосин зауыты	Әрбіреуі 4 100 тонналық 16 резервуар, 1 640 тонналық 6 резервуар және 820 тонналық 2 резервуар. Сонымен қоса «Ембі –Каспий» мұнай қоғамына тиесілі 164-3 280 тоннаға дейін мұнай сақтайтын 5 резервуар	«Доссор-Ракуша» мұнай құбыры мен 2 «Ракуша - Үлкен Ракуша» мұнай құбыры (ұзындығы 12,8 км.)	1 «Горнсби» мұнай сорғысы (әрбіреуінде 50-60 ат күші бар)
4	Үлкен Ракуша аралы	жоқ	жоқ	«Ракуша-Үлкен Ракуша» мұнай құбыры мен «Үлкен Ракуша-Баржа» мұнай құбыры (ұзындығы 1,5-2 км.)	жоқ

Кесте Т.Шаукенбаевтың Урало-Эмбинский нефтеносный район деген кітабы бойынша құрастырылған [7]. Жоғардағы кестеден көріп отырғанымыздай, тек қана «Ембі-Каспий» мұнай қоғамында ғана мұнай құбыры болмаған екен. Бұл қоғам мұнай құбырын салу үшін рұқсатты тек қана 1916 жылы алды [8].

1916 жылы ОКМ.Қ мен «Ембі» компаниясы өздерінің зауыттарында 175 233 тонна мұнай айырған екен. Бұл алдыңғы 1915 жылмен салыстырғанда 99 604 тоннаға аз еді. Мазут пен солярка қайта өңдеу үшін Баку зауыттарына тасылды.Сөйтіп, XX ғ. алғашқы жылдарында мұнай құбыры тарихы осындай күйде болған екен.

«Соңғы жылдар ішінде әлем бірыңғай жаһандық нарыққа айналады, сол үшін мұнай өндірушілер өзінің өркендеуі мақсатында жоғары бәсекеге қабілетті болып қалуы тиіс»-деп санайды мұнайшы-ғалымдар [9]. Олай болса нарықтық бәсекеге сай болу үшін өткен тарихымызды білгеніміз жөн.

Әдебиеттер тізімі:

- 1 Зими́на С.В., Пульки́на Н.Э. «Геологические основы разработки нефтяных и газовых месторождений», Учебное пособие. Ханты-Мансийск, 2008, С. 10.
- 2 Антонова Е. О., История эксплуатации нефтегазовых объектов в России и за рубежом: учеб, пособие. М. 2005. 148 С. 41.
- 3 <http://neftianka.ru/baku-batumi-dalee-vezde/>.
- 4 Шаукенбаев Т. Урало-Эмбинский нефтеносный район. А., 1960, 31.
- 5 «Қазақ тарихы», 2001, №2, 50-53 бб.
- 6 Шаукенбаев Т. Урало-Эмбинский нефтеносный район. А., 1960, 30-31-б және 33-б.
- 7 «Қазақ тарихы», 2001, №2, 51-53 бб.
- 8 «Қазақ тарихы», 2001, №2, 50-53 бб., Шаукенбаев Т. Урало-Эмбинский нефтеносный район. А., 1960, 32-б.
- 9 Байдаулетова Л.Р., Буканова А.С., Оразова Г.А. «Технологические способы получения нефтехимической продукции». //Х.Досмұхамедов атындағы Атырау мемлекеттік университетінің Хабаршысы», 2018, № 1(48), наурыз. 155-158 бб.

Аннотация

В этой статье говорится о первом нефтепроводе который был построенный на Эмбе. Транспортировка нефти в стране началась именно со строительство нефтепровода Доссор-Ракуша. Кроме того, в статье говорится сколько нефтепродукты были перекачены по этому нефтепроводу.

Ключевые слова: Баку, Батуми, Каспийское море, Черное море, нефтепровод, керосин.

Abstract

This article refers to the first oil pipeline that was built on Emba. Oil transportation in the country began with the construction of the Dossor-Rakusha oil pipeline. In addition, the article States how much oil products were pumped through this pipeline.

Key words: Baku, Batumi, Caspian sea, Black sea, oil pipeline, kerosene.